



« Mobilités – accompagner le changement »

Avis de la Commission Aménagement et attractivité du territoire

Rapporteur(s) : Pierre ALLARY

Mars 2019

LE MOT DU PRESIDENT DE COMMISSION

Je voudrais tout d'abord préciser les principes qui ont conduit la commission à aborder ce sujet.

Les enjeux de notre territoire aujourd'hui dépassent le seul cadre du de l'Institution qui nous a mandatés sur cette réflexion.

Les membres de notre Commission ont souhaité travailler sur une approche plus globale et avoir une vision de la mobilité sur notre territoire, qui prend en compte tous ces aspects, qu'ils soient géographiques, économiques, politiques, ou plus simplement structurels.

Nous avons, pour cela, pris en compte les différents travaux réalisés par les collectivités et organismes en charge de ces problématiques.

Dans ces préconisations, la Commission propose des actions qui demanderont aux différents acteurs de travailler ensemble et dans leur champ de compétences respectif, sur la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité.

Pierre ALLARY
*Président de la Commission Aménagement
et Attractivité du Territoire*

INTRODUCTION

« Dans son acception la plus générale, la mobilité désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité. Celle-ci ne se limite pas au déplacement physique effectif et aux techniques de transport, à l'accessibilité, mais elle embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société. Elle rassemble donc à la fois : un ensemble de valeurs sociales ; une série de conditions géographiques ; un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs. Chaque acteur (individu, groupe social) dispose, du fait de ses compétences et de son insertion spatiale, d'un capital de mobilité, il structure et régule son propre « système de mobilité ». La circulation des biens, des personnes, est à la source de processus d'échange, de diffusion (valeurs, idées, technologies, etc.), moteur essentiel du développement de l'humanité. »

Geoconfluence, Glossaire, « Mobilités »

Dans la perspective d'une fusion entre Métropole et Département, **la thématique de la mobilité figure parmi les enjeux-clé**. En effet, si les préoccupations d'ordre économique, social ou encore environnemental appellent des réponses fortes des pouvoirs publics, les difficultés propres à notre territoire sont nombreuses et complexes. Ainsi, par exemple et pour le seul territoire métropolitain, la mission de préfiguration avait identifié, dans son *Livre Blanc des transports métropolitains* paru en décembre 2014, le polycentrisme de la métropole, les contraintes liées à la configuration géographique du territoire, l'anarchie des développements urbain et économique, la saturation des réseaux existants et l'insuffisance des systèmes de transports. Ce diagnostic avait permis à la Métropole d'établir, en 2016, un *Agenda de la Mobilité* très ambitieux mais nécessitant, pour sa réalisation, la mobilisation de moyens, notamment financiers, difficilement soutenables sur le court terme.

Ainsi, **la fusion de la Métropole avec le Département** – dont la santé financière est établie mais qui était jusque-là contraint par son champ de compétences (routes départementales, transports scolaires et liaisons interurbaines, ports) – **pourrait ouvrir le champ des possibles et permettre de matérialiser un réel plan pour la mobilité à l'échelle du territoire départemental**. Il ne faut pas, en effet, penser la mobilité dans le seul cadre des compétences institutionnelles respectives des collectivités et intercommunalités qui coexistent à l'échelle des Bouches-du-Rhône mais bien comme un enjeu de territoire, certes protéiforme, mais commun à chacune d'elles. Ainsi, au-delà de la mutualisation des ressources, il s'agirait de mettre en cohérence et d'optimiser les politiques publiques des deux Institutions afin d'élaborer **une stratégie globale et de long terme** pour répondre efficacement et durablement aux enjeux liés à la mobilité, en **procédant de façon progressive et priorisée** pour tenir compte de la nécessaire rationalisation des deniers publics.

Ce changement de paradigme induirait alors :

- D'assumer l'ambition et l'envergure d'un « grand département métropolitain » (appréhension transversale des compétences, nécessaire déploiement des fonctions métropolitaines...);
- D'accompagner l'accélération de l'innovation (technologique, sociale...);
- De prendre en compte le territoire dans son entièreté, sa diversité (géographique, démographique...) et ses problématiques spécifiques.

Dès lors, la Commission Aménagement et Attractivité du territoire a identifié un certain nombre de solutions susceptibles de répondre à ces diverses préoccupations pour une mobilité durable, inclusive et susceptible de faire rayonner le territoire au-delà de ses frontières.

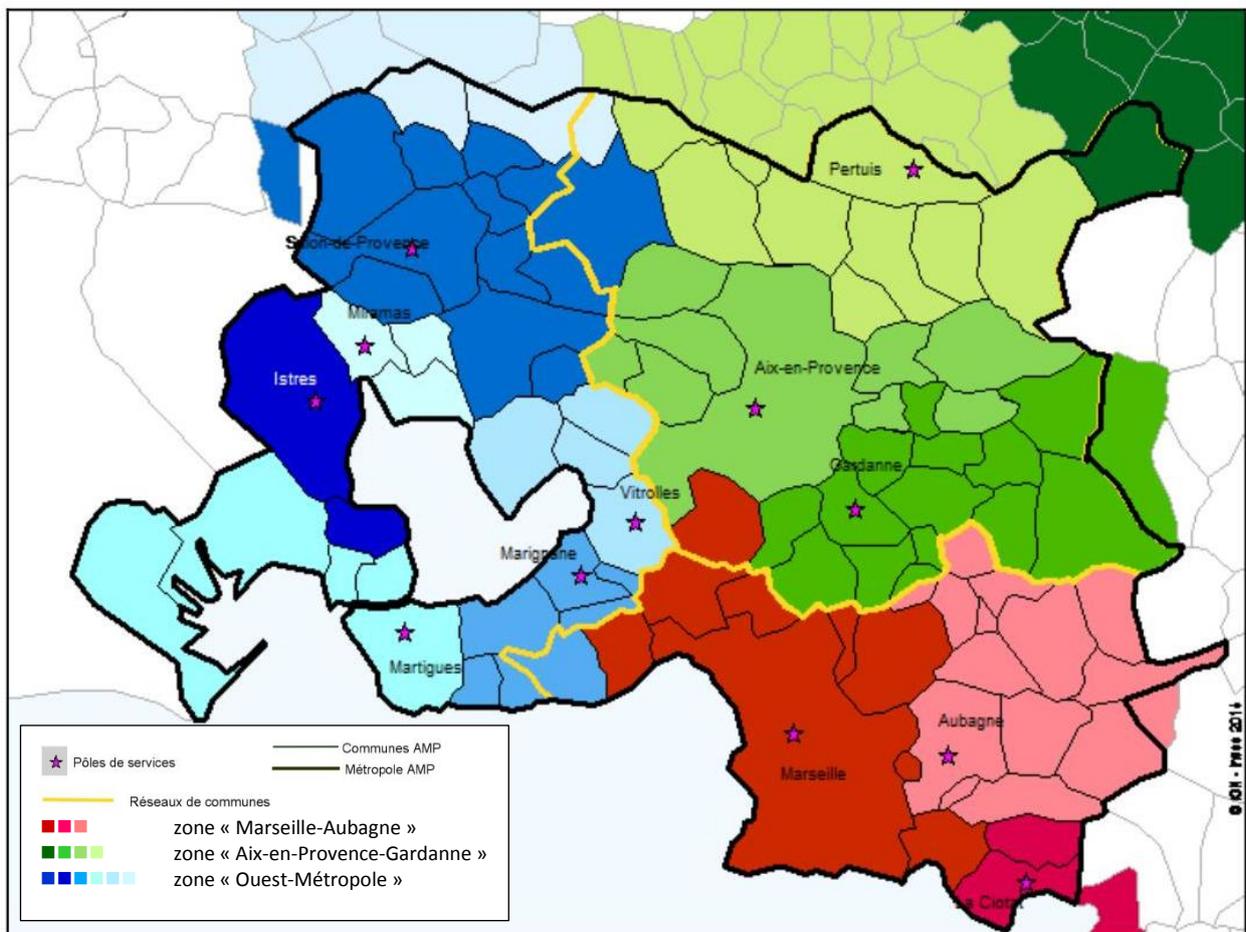
1. DIAGNOSTIC

L'état de la mobilité sur le Département recouvre plusieurs réalités environnementales, économiques et sociales. Les politiques publiques de mobilité constituent donc un enjeu majeur pour les prochaines années, de surcroît dans le cadre d'un territoire où Département et Métropole seraient fusionnés. Aussi, la réforme des mobilités doit être pensée à la lumière d'un diagnostic éclairé des déplacements intra-territoriaux.

A. Une singularité territoriale à prendre en compte

Notre territoire est en effet singulier à bien des égards, mais tout particulièrement par son polycentrisme. Ainsi, un dossier de l'INSEE de 2014¹ observe que **les schémas de déplacement** (notamment résidence/lieu de travail) d'une part, et **l'accessibilité aux équipements** (éducation, santé, emploi, commerces) d'autre part, structurent tendanciellement le territoire en **trois grands sous-ensembles** (ou réseaux) plus ou moins homogènes : « **Marseille-Aubagne** », « **Aix-en-Provence-Gardanne** » et « **Ouest-Métropole** » :

SUPERPOSITION DES RESEAUX DE DEPLACEMENTS

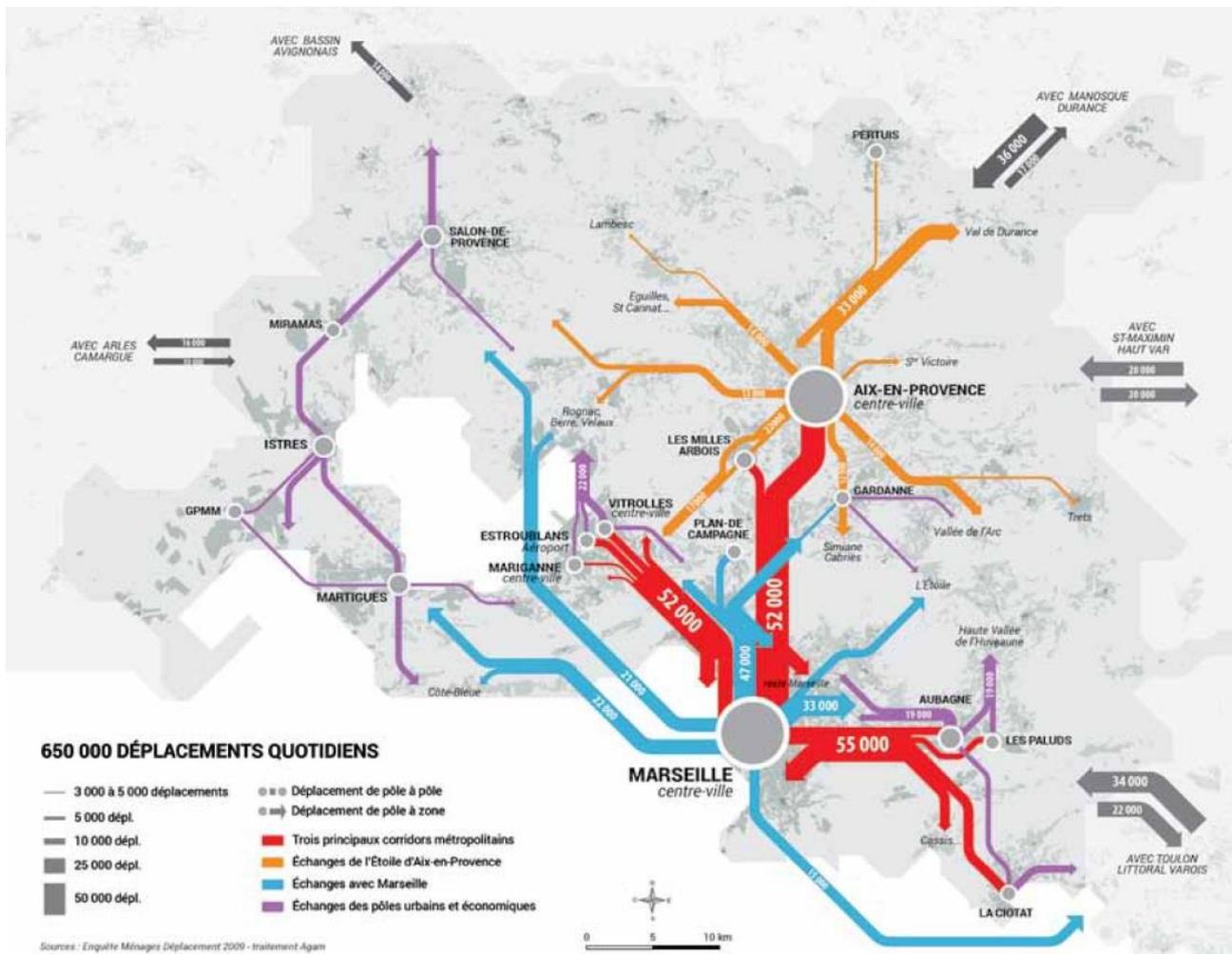


Source : Dossier INSEE Provence-Alpes-Côte-D'azur, 2014

¹ Métropole Aix-Marseille-Provence - Deux approches du fonctionnement interne du territoire, INSEE, Dossier Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2014

Cette structuration tripolaire se retrouve dans de nombreux autres travaux². Il en va ainsi, par exemple, du Schéma des flux métropolitains établi par l'AGAM en février 2015 :

SCHEMA DES FLUX METROPOLITAINS



Source : Regards de l'Agam n°30, février 2015 « Comprendre la mobilité métropolitaine »

Cette dimension, particulière à notre territoire, doit donc être prise en compte dans l'analyse des besoins en matière de mobilité : il s'agit notamment de penser la fluidification des réseaux aux abords et au sein de ces trois grands pôles ou encore d'optimiser la façon dont ces pôles peuvent être desservis et reliés entre eux.

Mais, outre son polycentrisme, notre territoire recouvre de nombreuses autres spécificités. Il en va ainsi de la grande diversité et la richesse de son paysage qui impliquent d'importantes contraintes (notamment techniques et juridiques) quant à l'aménagement du territoire. C'est également le cas des profondes fractures territoriales et sociales qui doivent être surmontées.

Ces différentes réalités territoriales doivent donc être recoupées avec les trois grands enjeux qui entourent plus généralement la question de la mobilité, à savoir la mobilité durable, la mobilité-attractivité et la

² Comprendre la mobilité métropolitaine, Regards de l'Agam n°30, février 2015

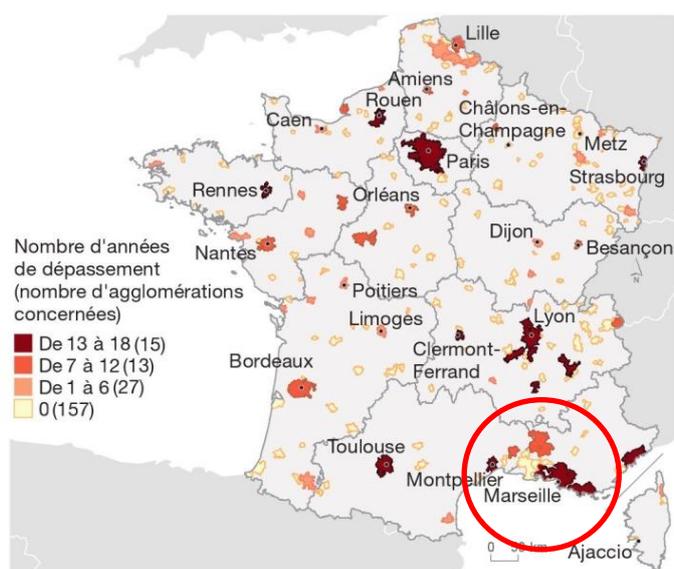
mobilité inclusive afin de concevoir des mobilités réellement efficaces et à la hauteur des perspectives et des possibilités de développement de notre Département à l'horizon 2040.

B. Les mobilités, un enjeu environnemental

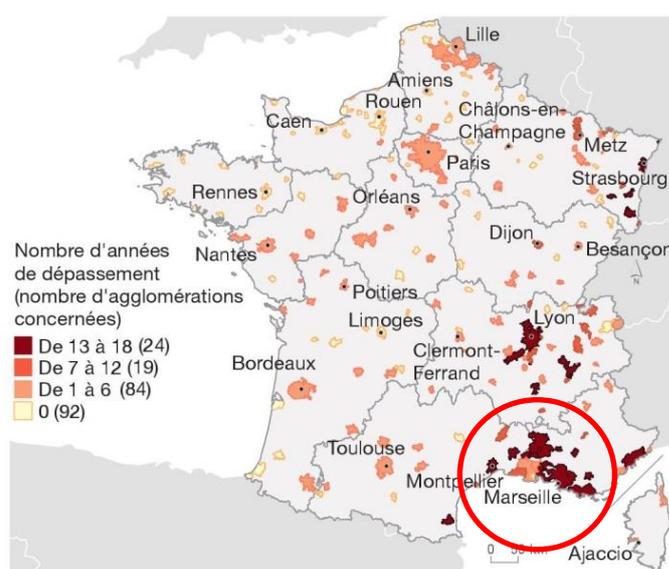
Notre Département est l'un des plus touchés par la pollution en France. Ainsi, le Commissariat Général au Développement Durable relevait en 2017, dans son bilan de la qualité de l'air extérieur, que Marseille et Aix-en-Provence figurent parmi les quelques agglomérations françaises enregistrant, de façon constante depuis le début du siècle, des dépassements de normes réglementaires :

Nombre d'années de dépassement des normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé par agglomération (période 2000-2017) :

Carte 1 : NO₂



Carte 2 : O₃



Champ : France métropolitaine

Source : Géod'Air, juillet 2018. Traitements : SDES 2018

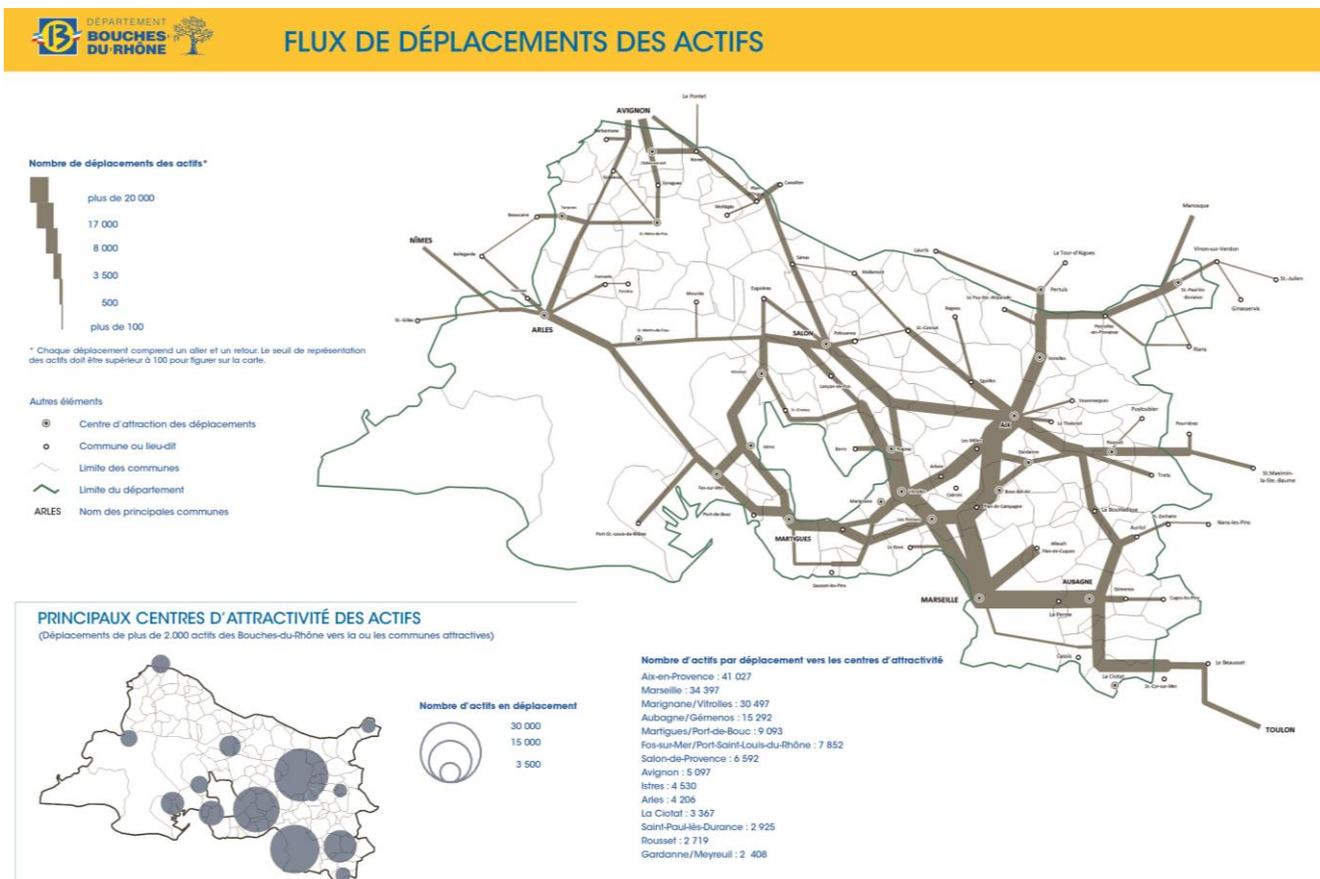
Sur ce point, la situation géographique de notre territoire n'est pas anecdotique car, outre la pollution classique liée au transport routier, certaines communes (au premier rang desquelles Marseille) souffrent de forts taux de pollution liés au transport maritime. A ce sujet, il convient de noter, par exemple, l'existence de disparités réglementaires au niveau européen quant aux limitations d'émissions de soufre liées au transport maritime : alors qu'elles sont fixées à 0,1% dans les eaux nord-européennes, en Méditerranée la limite est relevée à 0,5 %.

Concernant la pollution routière, on relève qu'au classement TomTom Traffic Index 2019 des villes les plus embouteillées du monde, Marseille figure juste derrière Londres, au 26^{ème} rang. Elle est classée au 5^{ème} rang européen et au 1^{er} rang au niveau national. Par comparaison, Paris se classe respectivement, aux 35^{ème}, 14^{ème} et 2^{ème} rangs.

Enfin, selon un Focus Agam d'octobre 2012 « Les déplacements dans l'espace métropolitain », sur les 6,7 millions de déplacements effectués quotidiennement, les 20% attribués aux actifs représentaient à eux seuls plus de 70% des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire métropolitain.

Ainsi, réfléchir à la mobilité des provençaux c'est donc également réfléchir à l'environnement dans lequel ils vivent, à la façon de préserver, efficacement et durablement, leur santé, leurs ressources naturelles et leur cadre de vie : les mobilités de demain doivent donc être des mobilités propres et durables.

C. Les mobilités, un enjeu économique



Source : INSEE, exploitation complémentaire du Recensement de la Population, 2016

Type de déplacements* entre les communes

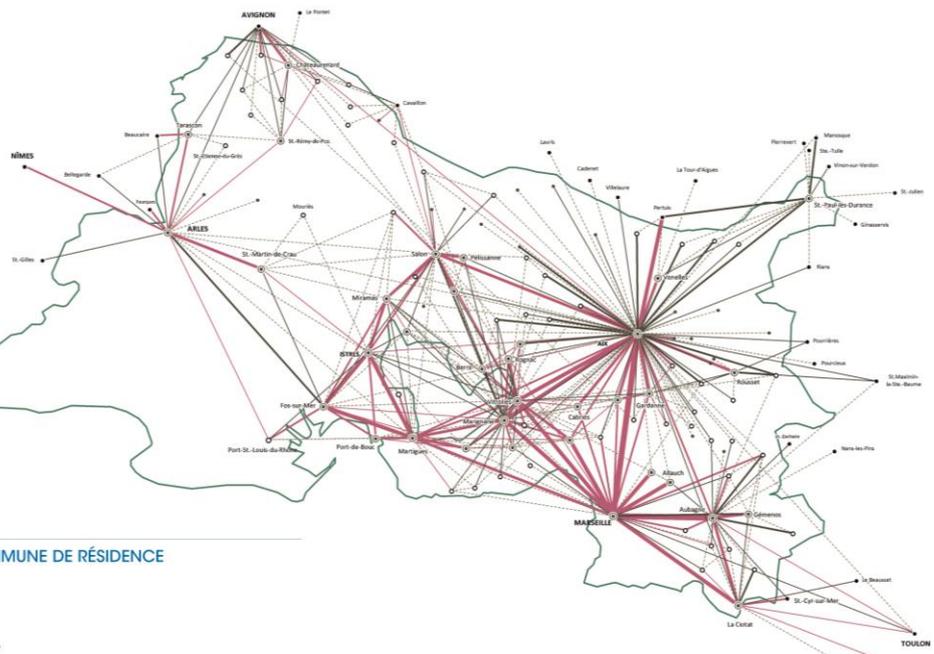
-  Double déplacement d'une commune A vers une commune B et de la commune B vers A
 -  Simple déplacement d'une commune A vers une commune B
- * Chaque déplacement comprend un aller et un retour

Flux de plus de 100 actifs ayant un emploi d'une commune de résidence vers une commune lieu de travail

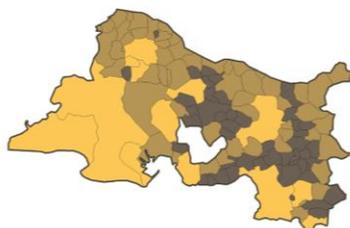
-  plus de 6 000
-  de 2 000 à 6 000
-  de 1 000 à 2 000
-  de 500 à 1 000
-  de 200 à 500
-  de 100 à 200

Caractéristiques des déplacements entre les communes

-  Commune avec de multiples déplacements dont le nombre total est supérieur à 2 000
-  Commune avec au moins deux déplacements mais dont le total est inférieur à 2 000
-  Commune avec un seul déplacement
-  Commune hors département



ACTIFS TRAVAILLANT EN-DEHORS DE LA COMMUNE DE RÉSIDENCE



Part des actifs travaillant en-dehors de la commune de résidence (en %)

-  supérieur à 75 % (50)*
 -  de 50 à 75 % (54)
 -  inférieure à 50 % (13)
- * (Entre parenthèses nombre de communes)

Les déplacements domicile-travail représentés ne prennent pas en compte tous les flux. Seuls les actifs se déplaçant entre une commune de résidence et une commune lieu de travail dont le total est supérieur à 100 sont figurés.

Les principaux flux de déplacement concernent :

- Aix/Marseille, 12 560 déplacements ;
- Aubagne/Marseille, 10 745 ;
- Marseille/Vitrolles, 5 952 ;
- Allauch/Marseille, 5 674 ;
- Marseille/Margiane avec 4 866 déplacements.

Les autres flux importants sont :

- Vitrolles/Margiane, 3 142 déplacements ;
- Fos-sur-Mer/Istres, 3 008 ;
- Aix/Margiane avec 2 810 déplacements ;
- Aix/Vitrolles, 2 459 ;
- Istres/Martigues avec 2 238 déplacements.

Source : INSEE, exploitation complémentaire du Recensement de la Population, 2016

- La dernière enquête ménage-déplacements disponible pour les Bouches-du-Rhône, réalisée en 2008-2009³, révèle que :
 - Les actifs ayant un emploi à plein temps (soit plus d'un tiers de la population) travaillent majoritairement en dehors de leur zone de résidence et effectuent donc les plus longues distances ;
 - 70% des déplacements liés au travail sont effectués en voiture ;
 - Le taux d'occupation moyen des voitures particulières est de 1,41 personne. On pourrait traduire ce chiffre de la façon suivante : sur 10 voitures en mouvement, 6 sont occupées uniquement par le conducteur et 4 par le conducteur accompagné d'un seul passager ;
 - Les déplacements intermodaux ne représentent que 2% de déplacements totaux.
- L'organisation de la circulation des transports urbains est calquée sur des rythmes dont la pertinence n'est plus nécessairement avérée ; il en va ainsi pour les périodes de vacances scolaires ou encore des périodes de pointe. En effet, par exemple, le Focus Agam d'Octobre 2012 intitulé « *Les déplacements dans l'espace métropolitain* » faisait apparaître que le schéma traditionnel de l'aller-retour domicile-travail hors-période de pointe représentait les deux-tiers des actifs sur le territoire métropolitain ;
- Les dépenses de transport des ménages représentent un frein à l'usage de la voiture (Focus Agam d'Octobre 2012) ; couplées à l'absence de réelle alternative, elles pèsent sur l'attractivité économique des zones périurbaines.

³ NB : L'EMD 2018-2019 est actuellement en cours

Ces quelques éléments démontrent que les déplacements des actifs constituent un enjeu primordial à plusieurs titres.

- Tout d'abord, parce que les actifs représentent le plus gros contingent de déplacements (en nombre et en kilomètres parcourus) et parce que la voiture y prend une place sans partage, les déplacements des actifs ont un très fort impact environnemental.
- En second lieu, la mobilité des actifs est aussi une question d'attractivité du territoire. En effet, questionner la mobilité du territoire, c'est également questionner son aptitude à répondre aux besoins des habitants présents mais également sa capacité à attirer (et retenir) tant les entreprises que les talents à venir.

Plus concrètement, une mobilité efficiente et susceptible de faire rayonner le territoire suppose de réduire les distances et de fluidifier l'accessibilité aux zones d'intérêt (emploi, culture, éducation, santé etc.) ; il s'agit donc :

- d'une part, de garantir une profondeur, une diversité et une qualité de l'offre de déplacement,
- d'autre part, de permettre à chacun d'opérer un choix libre et éclairé quant à ses modalités et conditions de circulation (accès facilité à l'information, lisibilité de l'offre, etc.).

Une telle approche permettrait de bâtir un schéma de mobilité « gagnant-gagnant » où la mobilité serait susceptible d'alimenter un cercle vertueux, notamment économique.

D. Les mobilités, un enjeu social

Enfin, les faits et enjeux de la mobilité ne peuvent être considérés comme appartenant aux seuls actifs en emploi et aux entreprises et ne peuvent pas non plus être réduits aux seuls bassins d'emploi ou centres urbains.

En matière de mobilité, il existe en effet de grandes disparités territoriales et sociales qu'il convient de surmonter. Trois grandes tendances doivent notamment faire l'objet d'une attention particulière en matière de mobilité :

- La facture sociale :

A titre d'illustration, près d'un quart des français déclare avoir déjà renoncé à un travail / une formation faute de moyen pour se déplacer ; et un français sur cinq aurait renoncé à un entretien d'embauche pour les mêmes raisons⁴. Ainsi, les contraintes (coûts, temps...) liés aux déplacements constituent aujourd'hui un frein important à l'emploi.

- L'exclusion des publics vulnérables :

La mobilité ne peut être pensée uniquement dans un cadre économique ou professionnel. En effet, si les déplacements effectués en voiture sont d'abord motivés par le travail (25%), respectivement 20% et 21% des déplacements sont liés aux achats et à l'accompagnement (enfants, personnes âgées, personnes

⁴ Innover pour une mobilité inclusive, Libération, 1^{er} février 2018

handicapées...). Il s'agit donc de penser une mobilité réellement inclusive pour permettre à la population dans son ensemble d'être pleinement intégrée à la vie de la cité et, notamment les publics vulnérables pour lesquels les conditions d'accès à la mobilité, d'information, de confort et de sécurité nécessitent d'être véritablement adaptées. Cette nécessité d'inclusion est d'autant plus prégnante que, selon les projections démographiques de l'INSEE (Blanpain, Buisson, 2016) près de 30 % de la population française sera âgée de 60 ans ou plus à l'horizon 2030.

- La désertification des territoires ruraux :

Une enquête IFOP sur les perceptions en territoires ruraux d'octobre 2018, près de 60% des ruraux considèrent ne pas bénéficier de l'action des pouvoirs publics (santé, services publics et sociaux). Cette enquête révèle également un sentiment majoritaire de dégradation dans les territoires ruraux (43% en matière de transports en commun, 59% concernant l'état des routes, 57% et 58% concernant l'accès aux services de santé et aux services publics, etc.). Ce sentiment général d'abandon des ruraux illustre l'impérieuse nécessité de désenclaver les territoires ruraux. Un meilleur accès à la mobilité aurait le double avantage de permettre aux ruraux d'accéder plus facilement aux services publics mais également d'attirer les entreprises (commerces de proximité...) et les professionnels (notamment de santé et du travail social) dans ces territoires.

Ainsi, la mobilité de demain doit être une mobilité nécessairement inclusive, une mobilité permettant de relier tous les segments de la population entre eux et d'impulser une dynamique vertueuse au sein du territoire.

2. PRECONISATIONS

A. Favoriser le report modal et l'intermodalité

La diminution du recours à la voiture est l'une des clés d'une mobilité propre et fluidifiée. Il s'agit notamment d'agir sur « le premier et le dernier kilomètre » parcouru. Plusieurs pistes ont été évoquées en ce sens :

- Soutenir le renforcement et l'optimisation de l'offre de transports en communs intra et interurbains, notamment par l'installation d'une instance de coordination collectivités locales/RTM et l'aménagement de nouvelles lignes (ex : ligne de tramway Aubagne-Marseille) ;
- Contribuer à développer le report modal pour les professionnels de la logistique, en s'appuyant par exemple sur des infrastructures existantes (fret ferroviaire intra-urbain) ; *NB : Freins à lever, notamment en matière de réglementation urbaine (gabarits des trains, distance entre lignes et habitations...) ou encore de nuisances pour les riverains (ex : nuisances sonores dans l'hypothèse de circulation de nuit) ;*
- Poursuivre le soutien aux initiatives liées à la desserte des zones d'emploi telles que Taco 2.0 (dispositif de mise à disposition de micro-navettes métro/entreprise porté par Cap au Nord Entreprendre dans les quartiers Nord de Marseille) ;
- Aménager des aires dédiées au stationnement de véhicules alternatifs dans des zones stratégiques (ex : ZAC de Plan de Campagne, gare routière d'Aix-en-Provence,...) ;
- Poursuivre les efforts liés à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ;

- Poursuivre les efforts liés à la démocratisation des modes de transports dits doux, même à l'extérieur des centres villes (ex : schéma directeur vélo du Conseil Départemental des Bouches-du Rhône 2016) ;
- Mettre des vélos électriques à disposition des agents des collectivités territoriales pour les déplacements courts, notamment ceux ne disposant pas d'abonnement aux transports en commun ;
- S'inspirer du projet Optimod'Lyon (solution d'optimisation modale en cours de développement à destination des usagers et opérateurs de fret, permettant notamment de calculer des itinéraires personnalisés combinant un ou plusieurs modes de transport et accessible sur tous supports numériques) pour faciliter le report modal dans les zones urbaines comme dans les zones rurales ;

B. Soutenir le recours aux modes de transports alimentés par des énergies alternatives

- Encourager les initiatives innovantes de type Totem/Citiz (véhicules électriques en libre-service) ;
- Sensibiliser les entreprises du territoire aux dispositifs de fiscalité environnementale ;
- Maintenir et promouvoir les dispositifs de participation à l'acquisition de véhicules propres existant au sein des collectivités territoriales (ex : Aide départementale à l'achat de véhicules électriques) ;
- Approfondir la coopération entre le Conseil Départemental et AMPM de façon à optimiser le plan d'investissement public, actuellement en cours de déploiement pour l'équipement des communes en aires et bornes de rechargement, notamment par une harmonisation l'offre sur le territoire départemental ;
- Encourager le renouvellement des flottes privées (RTM/transports scolaires) par des véhicules à faibles émissions de CO₂ (hydrogène, électrique, biocarburants, etc.) ; poursuivre le renouvellement des flottes publiques par des véhicules à faible émission de CO₂ ;

C. Fluidifier les hotspots de circulation urbaine : centres villes, abords des bassins d'emploi

- Sensibiliser les commerces à l'intérêt de créer des sas de livraison 24h/24, tel que cela existe, par exemple, pour les pharmacies ;
- Expérimenter la création de hubs logistiques permettant le déchargement, le stockage et le retrait des marchandises 24h/24 (principe des « *Pick-up stations* », consignes automatisées utilisées pour la livraison de colis aux particuliers) ;
NB : *Freins à lever : disponibilité du foncier ; accessibilité des zones ; Paramètres à anticiper : développement des modes de transports alternatifs (drones, etc.).*
- Expérimenter un « *Plan d'organisation du temps de travail* » des entreprises (tel que cela se pratique au Luxembourg sur des temps limités) sur une zone stratégique (ex : MIN des Arnavaux) permettant aux entreprises situées sur les zones les plus encombrées de prévoir, de façon concertée, un aménagement du temps de travail à l'échelle de leur zones d'emploi en vue de maîtriser les flux de circulation.
- Engager une réflexion sur l'assouplissement des conditions du recours au télétravail pour les agents de la fonction publique (élargissement des bénéficiaires aux agents les plus éloignés de leur lieu de travail ; élargissement des modalités de mise en œuvre à des plages horaires plus variées, par exemple pour des demi-journées ou des plages horaires en matinée / en soirée) ;

D. Garantir l'accès à la mobilité pour tous

- **Accompagner l'appropriation des solutions de mobilité par les personnes vulnérables :**
 - Sensibiliser / faciliter l'accès à l'information sur les solutions de mobilité, en s'appuyant notamment sur des professionnels spécialisés dans ce type d'activités (ex : Wimoov du Groupe SOS) ;
 - Former/sensibiliser les professionnels du travail social (assistants sociaux, techniciens de l'intervention sociale et familiale, etc.) au « conseil en mobilité » ;
- **Promouvoir le développement de dispositif d'accompagnement solidaire :**
 - Développer, pour les publics âgés et/ou en situation de handicap, des applications de copiétonnage de type SoliMobi et/ ou des services d'accompagnement aux activités du quotidien (courses, rendez-vous médicaux, etc.) tels que le propose le CCAS de Châtelleraud ;
- **Soutenir l'accès aux transports des publics éloignés de l'emploi :**
 - S'inspirer de l'initiative des Hauts-de-France pour mettre des véhicules de location à prix minime (1€/jour) à disposition des bénéficiaires du RSA pour leurs déplacements (dont rendez-vous Pôle Emploi, entretiens d'embauche, etc.). L'opérationnalité d'un tel dispositif pourrait passer, par exemple, par un système de *flashcodes* permettant d'identifier les bénéficiaires, etc. ;
- **Une meilleure prise en compte des territoires ruraux⁵ :**
 - par l'extension du maillage des services de covoiturage ou d'auto-partage ;
 - par la poursuite des efforts sur les réseaux transports collectifs interurbains ;

E. Encourager le partage : mutualiser, coopérer

- Promouvoir l'élargissement de l'offre de véhicules en libre-service / auto-partage au-delà des grands centres-urbains (bassins d'emploi, ruralité...) ;
- Encourager la concertation autour de l'élaboration de « *plan de déplacement des entreprises* », notamment dans les zones d'emploi les plus concentrées et difficiles d'accès ;
- S'inspirer des solutions collaboratives existantes pour développer le stationnement mutualisé (ex : Mobypark, application mobile de partage de places de parking publiques et privées) et élargir l'offre de parkings relais (ex : ZAC de Plan-de-Campagne) ;

F. Co-construire les mobilités de demain

- Renouveler les initiatives de type Solumob (appel à projets sur les mobilités innovantes lancé en 2017) qui permettent de d'expérimenter des solutions nouvelles ;
- Mettre en place un groupe d'experts chargé du suivi et de l'évaluation des politiques publiques environnementales (plans/schémas de mobilité, organisation du traitement des déchets, etc.) ;
- Expérimenter des horaires décalés dans les collèges et mener une étude d'impact (notamment effets de la circulation des transports scolaires hors heure de pointe, intérêt pour les parents accompagnants) ;

⁵ Des travaux liés aux enjeux et devenir de ruralité provençale feront prochainement l'objet d'une saisine spécifique du Conseil de Provence ; dans ce cadre la question de la mobilité en ruralité sera approfondie.

- Renforcer les actions éducatives conduites au sein des collèges du Département, notamment en élargissant la thématique, aujourd’hui circonscrite à l’« éco-mobilité », pour investir le champ plus large de la « mobilité durable et inclusive » ;
- Conduire une étude sur les transports par la voie maritime (notamment sur la pertinence d’un développement des navettes RTM) ;

Remarque complémentaire :

Parmi les zones d’emploi recensées sur le territoire métropolitain, seuls celles de Marseille et d’Aix-en-Provence sont propices aux modes de déplacement dits « doux » dès lors que la densité résidentielle comme la densité économique sont fortes. Ainsi, le potentiel de report modal (de la voiture vers les transports en commun, la marche ou le vélo) y est estimé à hauteur de 40% alors que la moitié des déplacements dans les centres-villes de ces communes est d’ores-et-déjà réalisée à pieds⁶. Dès lors, il existe une importante marge de progression des autres zones d’emplois qui pourrait être réalisée notamment par des actions de reconfiguration urbaine vers plus de mixité habitat/secteur économique.

⁶ Projet de plan de déplacement urbain 2019