

**« LE SCHEMA DE MOBILITE DURABLE DU DEPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHONE »**

**LE RAPPORTEUR : M. BERNARD PONT
LE PRESIDENT : M. JEAN-PAUL ROCH
LES VICE-PRESIDENTS : M. GILBERT JEAN
M. JEAN DUFOUR**

LE JEUDI 3 JUILLET 2014

Plan du rapport

1-LA PROBLEMATIQUE TRANSPORT DES BDR

- 1-1. Le département des BdR : un territoire multipolaire structuré par des corridors de déplacements
- 1-2. Les compétences actuelles du Conseil Général en matière de transports et déplacements
- 1-3. L'organisation du réseau de transports départemental

2- LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS DEPARTEMENTAUX

- 2-1. Des orientations partagées en 2006
- 2-2. Une dynamique collective : le SMT
- 2-3. Une ambition inachevée : l'AOT unique

3- LA NOUVELLE DONNE DES TRANSPORTS

- 3-1. L'intégration métropolitaine
- 3-2. L'inter modalité régionale
- 3-3. Le rôle du Département en questions
- 3-4. Proposition des conseils de développement des EPCI du territoire métropolitain



Les routes du territoire supportent des flux de circulation particulièrement intenses. Si l'essentiel du trafic est localisé sur le réseau autoroutier, les routes départementales ne sont pas épargnées. Le noeud routier A7/A51/A55, à la croisée des chemins entre les bassins d'Aix, de Marseille et de Marignane/ Vitrolles, la Vallée de l'Huveaune ou la traversée de Martigues, sont fréquemment saturés. Ces flux de circulation considérables sont engendrés par le fonctionnement du territoire lui-même. En effet, le trafic de transit est relativement modéré à l'échelle de l'aire urbaine. On observe tout de même près de 20 000 véhicules par jour en transit sur l'axe Est/Ouest (A8) au niveau d'Aix. C'est également sur cet axe que l'on dénombre un taux élevé de poids lourds. Si les flux de circulation ont explosé dans les années 90, on constate depuis 2004 une relative stabilisation des trafics sur certains axes du territoire. Les effets de la saturation ou des reports vers d'autres modes de transport ?

Le rayonnement d'Aix et de Marseille, des bassins relativement autonomes

Les échanges métropolitains – environ 1 million par jour- restent majoritairement polarisés autour et entre les communes principales : Marseille ou Aix, mais aussi Marignane, Aubagne, Salon, Istres,... Marseille génère près de 390 000 déplacements d'échanges par jour. Les trois quarts avec les bassins de Marignane/ Vitrolles, Aix et Aubagne via les grands corridors de déplacements (A7, A55 et A50). Marseille rayonne sur la quasi-totalité du territoire, avec des échanges lointains jusqu'à Salon, l'Ouest de l'Étang de Berre, les vallées de la Durance et de l'Arc ou

encore Toulon. Pourtant moins peuplée que Marseille, Aix-en-Provence attire presque 3 fois plus d'échanges par habitants et par emploi, sur des distances aussi lointaines. Les liens avec les espaces peu denses alentours sont tout particulièrement significatifs. Comparativement à Aix et Marseille, les bassins d'Aubagne, de Marignane/Vitrolles et de l'Ouest de l'Etang de Berre ont un fonctionnement plus autonome avec des échanges moins nombreux, moins longs et moins diffus. Ces trois bassins ont néanmoins comme point commun des échanges nombreux avec Marseille.

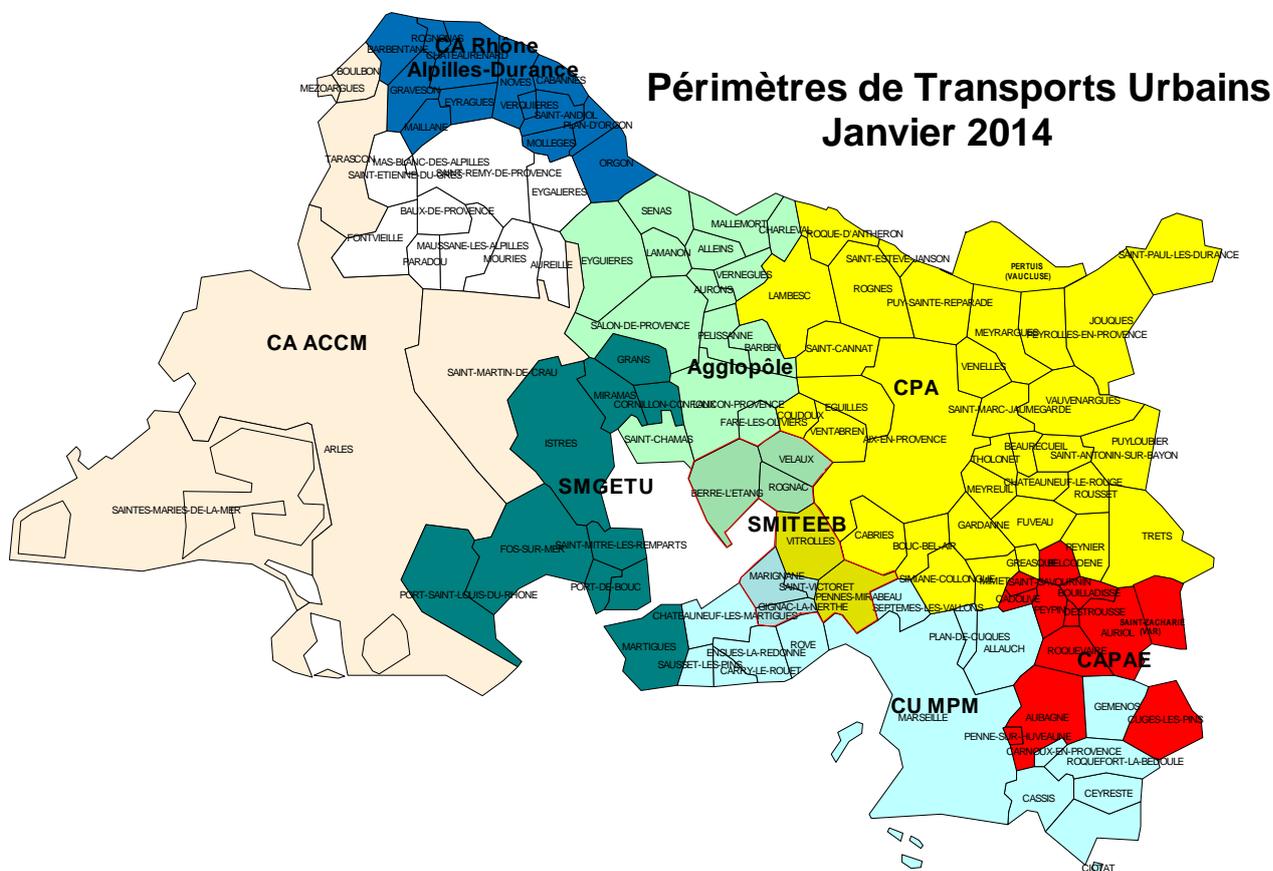


Circulation 2008/2009 (Sources : DIRMED CG13).

Les grands pôles d'emploi et d'activité sont générateurs d'intenses déplacements :

- dans le corridor est
 - o pôle micro- électronique de la haute vallée de l'arc
 - o zone d'activité des Paluds d'Aubagne
 - o parc d'activité de Gémenos
 - o zone d'activité d'Athélia à la Ciotat
 - o espace économique de la vallée de l'Huveaune
 - o territoire ITER
- dans le cœur métropolitain
 - o euroméditerranée
 - o zones franches urbaines
 - o plan de campagne
 - o Aix les Milles Duranne
 - o Vitropole Marignane- Vitrolles
- Dans le croissant ouest
 - o écopole Lavéra- Martigues
 - o zone industrialo portuaire de Fos
 - o base militaire et zone d'activité Trigance à Istres
 - o zone industrielle de Berre l'étang
 - o parc d'activité de la Crau
 - o plate- forme logistique Clésud Grans-Miramas

2-Les compétences actuelles du Conseil Général en matière de transports et de déplacements



10 entités organisatrices des transports dans le Département

Le Conseil Général est la fois :

1/ Autorité Organisatrice des Transports routiers de voyageurs inter- urbains et le transport des scolaires qui effectuent des trajets hors périmètre urbain

A cet effet, le conseil général gère 38 lignes régulières, affrète quotidiennement environ 550 autocars qui transportent plus de 9 millions de personnes et 15 000 scolaires sur des lignes spécifiques.

2/ Gestionnaire du réseau de voirie, avec compétences renforcées depuis l'acte II de la décentralisation (transfert des routes nationales)

3/ Partenaire des politiques publiques en matière de :

- transport ferroviaire de voyageurs

Le CG intervient dans le cadre du contrat de plan Etat Région (2000-2006 et 2007-2013) pour financer sur les études et les travaux de modernisation et développement du réseau ferroviaire :

- voie Marseille-Gardanne-Aix
- voie Marseille-Aubagne-Toulon
- voie Aix-Rognac
- voie Marseille-Miramas

- transport urbain de voyageurs : TCSP et pôles d'échanges

Dans le cadre de son Plan Quinquennal d'Investissements (PQI), le CG soutient le développement des réseaux de transport urbain et notamment des opérations qui permettent d'améliorer l'intermodalité (pôles d'échanges, transports en commun en sites propres...).

Le plan quinquennal d'investissement approuvé dans ses principes par l'assemblée départementale le 12 décembre 2008 est doté de 500 M€ sur la période 2009-2013, répartis comme suit :

Echelle départementale		250 M€
dont :	Routes	150 M€
	Transports (syndicat mixte)	50 M€
	Logement	50 M€

CUMPM		250 M€
dont :	transports	150 M€
	Voirie (20M€ Marseille – 30M€ hors Marseille)	50 M€
	cadre de vie (30M€ vieux port – 20M€ propreté)	50 M€

Ce plan a été approuvé par délibération le 20 mars 2009 et comprend une convention cadre avec la CUMPM (signée le 2 avril 2009) sur le volet de 250M€ en soutien aux projets majeurs de la Communauté.

Dans ce cadre, le Conseil Général participe par exemple aux investissements des infrastructures metro et de tramway de la CUMPM, dans le cadre d'un schéma directeur qui doit permettre de relier le nord et le sud de Marseille par un réseau de transport en site propre.

Il participe également au financement du tramway d'Aubagne, au financement des pôles d'échanges Capitaine Gèze (Marseille), Vitrolles Aéroport, La Ciotat, Aubagne...,

1.3- L'organisation du réseau de transports départemental

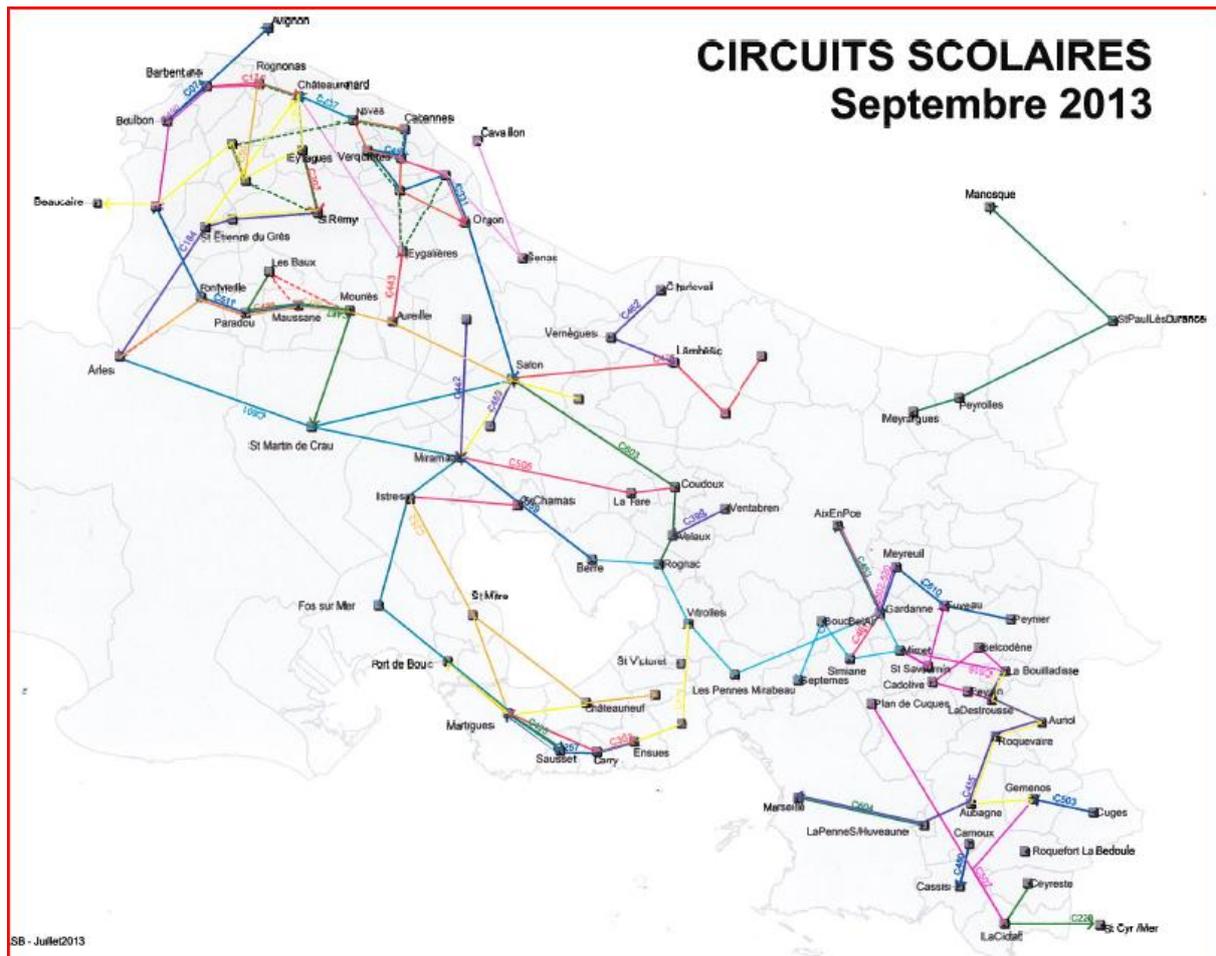
Le réseau Carreize est le réseau de transports collectifs du département des Bouches-du-Rhône. Il dessert 90 communes par 38 lignes régulières qui ont été utilisées par 9 millions de voyageurs en 2010. Il mobilise 14 compagnies de transport



- [Ligne 6: Saint-Chamas / Salon de Provence](#)
- [Ligne 11: La Bouilladisse / Aix-en-Provence](#)
- [Ligne SCOL 11-5011 : La Bouilladisse / Aix](#)
- [Ligne 12: Meyreuil / Aix par Gardanne](#)
- [Ligne 15: Berre l'Etang / Aix-en-Provence](#)
- [Ligne 16: Lançon-de-Provence / Aix-en-Provence](#)
- [Ligne 17: Aéroport / Salon par Lançon, Rognac, Vitrolles, Eurocopter](#)

Ligne 18: Arles / Aix par St Martin de Crau et Salon-de-Provence
Ligne 20: Les Saintes-Maries / Arles
Ligne 21: Port-Saint-Louis-du-Rhône / Arles
Ligne SCOL 21-5021 : Port St Louis / Arles
Ligne 25: Martigues / Aix-en-Provence par Salon-de-Provence
Ligne 18/25: Navette rapide Aix / Salon
Ligne 29: Arles / Salon-de-Provence
Ligne 34: Martigues / Marseille par Châteauneuf et Gignac
Ligne 36: Marseille Arenç / Aéroport par Gignac à compter du 7 octobre 2013
Ligne 38: Martigues / Vitrolles par Eurocopter, Aéroport
Ligne 39: Martigues / Aix-en-Pce par Châteauneuf et Gignac
Ligne 40: Aix-en-Provence / Aéroport Marseille-Provence
Ligne 49: Aix-en-Provence / Marseille Arenç-Le Silo
Ligne 50: Aix / Marseille par autoroute
Ligne 50: Express shuttle Aix / Marseille
Ligne 51: Aix / Marseille par RN8
Ligne 52: Lambesc / Salon-de-Provence
Ligne 53: Aix / Marseille par la ZI Les Milles
Ligne 54: Arles / Cavaillon par St-Rémy-de-Pce
Ligne 55 gignac / Martigues par côte bleue
Ligne 56: Châteaurenard / Tarascon
Ligne 57: St-Rémy-de-Pce / Avignon
Ligne SCOL 5057 : St Remy / Avignon
Ligne 58: Orgon / Avignon
Ligne SCOL 5059 : St Remy / Arles
Ligne SCOL 5060: Châteaurenard / st Remy
Ligne 64: Trets / Marseille
Ligne 65: Bouc Bel Air / Gardanne par Simiane
Ligne 68: Cassis / Aubagne par Carnoux
Ligne 69: La Ciotat / Marseille
Ligne 72: La Ciotat / Aix-en-Provence par Aubagne
Ligne 86 : La Roque d'Anthéron / Salon de Provence
Ligne 87: Cavaillon / Aix-en-Provence
Ligne 88: Vitrolles / Marseille
Ligne 89: Vitrolles / Marseille par Les Pennes-Mirabeau
Ligne 100: Aubagne / Marseille par autoroute
Ligne 102: Aubagne/ZI Les Paluds / Marseille/Castellane
Ligne 240: Aubagne / Marseille - Les Caillois/La Fourragère

Les services de transports scolaires organisés par le Département transportent quotidiennement 17500 élèves dont 1300 élèves handicapés.



Le réseau propose :

- 8 navettes rapides : lignes 50, 49, 100, 102, 240, 69,72, 69, 88, 34, 36, 18 et 24
- 3 navette aéroport Gare TGV : lignes 91, 40, 17
- 26 lignes régulières

Une desserte spécifique interurbaine a été développée sur 7 zones d'activités :

- Plan de Campagne : 49, 50, 51, 53
- Aix Les Milles : 39, 40, 53
- Aubagne- les Paluds : 68, 69, 102
- Vitrolles : 17, 36, 39
- Rousset : 64
- Miramas- Clé Sud : 6, 25
- Europole de l'Arbois : 53

Ainsi qu'une tarification attractive sur le réseau départemental :

- Gratuité pour les scolaires qui relèvent de la compétence CG
- Pass 24h 2€ Jeunes
- 1€ senior
- Abonnements combinés avec les réseaux urbains (hebdomadaires, mensuels)
- Pass alternatif TER + Cartreize

La Régie départementale des transports RDT 13 a été créée en 1913. Elle emploie 500 salariés dont 300 conducteurs pour un chiffre d'affaire de 47 millions d'€ en 2013. Ses 215 autocars transportent 6 millions de voyageurs par an et améliore constamment son niveau de services (accessibilité, sécurité, WIFI sur la navette Aix-Marseille...).

La RDT 13 exploite une grande partie du réseau Carreize :

- secteur Aix-Marseille : lignes 49, 50, 51, 53
- secteur aubagnais : lignes 68, 69, 72, 100, 102, 240
- nord département : ligne 54
- secteur côte bleue ; ligne 55
- desserte Aix-TGV-Aéroport

La RDT 13 :

- gère en sous-traitance une partie du réseau Aix en Bus
- gère les lignes régulières et les services scolaires de la CPA et de la CU MPM
- gère des navettes spécifiques (SNCM, Eurocopter...)
- propose une offre tarifaire combinée avec la RTM

La RDT 13 exerce également un service ferroviaire pour le transport de marchandises dans le domaine du fret de proximité. Elle a obtenu en 2011 la licence d'entreprise ferroviaire et est devenue opérateur ferroviaire de proximité. La RDT 13 :

- exerce une fonction de tractionnaire sur son réseau privé (lignes Barbentane-Plan d'Orgon, Arles-Fontvieille, Pas des Lanciers-la Mède), sur les voies portuaires et certaines plates formes logistiques
- gère les installations terminales embranchées et les manœuvres aux gares de transit
- dispose d'un parc de 9 locotracteurs et 10 locomotives

1- LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS DEPARTEMENTAUX

2.1- Les orientations établies en 2006

En 2004 et 2005, la direction des transports et des ports du conseil général a travaillé sur un projet de schéma directeur des transports départementaux dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). Ce schéma avait pour objectif de formaliser dans un document la politique publique de transports routiers interurbains de voyageurs de la compétence du conseil général.

Après avoir présenté un état des lieux de la situation, et un bilan des actions engagées, le document proposait :

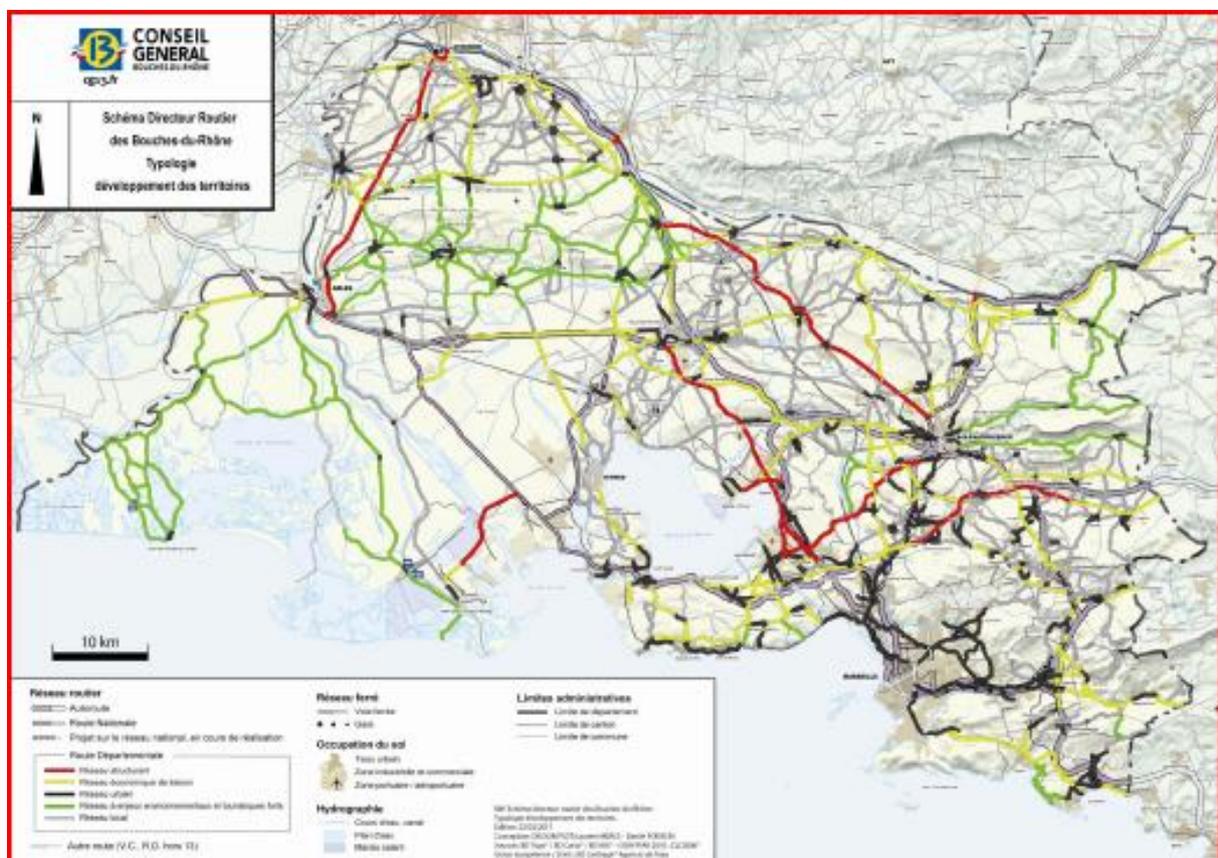
➤ Trois orientations stratégiques :

- développer le transport collectif en bâtissant un réseau de transport en commun performant jusqu'à concurrencer la voiture
- développer l'attractivité des transports en commun et valoriser leur image

- l'harmonisation de la tarification
- le développement du système billettique
- la mise en place d'un plan de déplacement d'administration pour les agents du conseil général
- l'équipement des cars en ceintures de sécurité
- le renforcement des pôles et des gares routières
- la desserte des zones d'activité, notamment dans le cadre de plans de déplacement inter- entreprises : les Paluds à Aubagne, Athélia à La Ciotat, Les Milles, Plan de Campagne, Cap au nord entreprendre à Marseille, Rousset
- le soutien à l'amélioration des infrastructures ferroviaires

Le Conseil Général a par ailleurs adopté un schéma directeur routier en 2011. Le conseil général est directement responsable du réseau des routes départementales de 3 100 kms. Le schéma directeur routier définit la stratégie routière du CG et se présente comme le guide des actions mise en œuvre pour fixer les principes d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier départemental autour de 5 principes directeurs : optimiser le réseau routier, encourage la pluri-modalité et la cohabitation des modes, définir une nouvelle classification du réseau, contribuer à protéger l'environnement et mettre en valeur le patrimoine en maîtrisant les coûts.

La loi Handicap de 2005 oblige aussi le Département à établir un **schéma directeur d'accessibilité des transports**.



2-2. Une dynamique collective : Le syndicat mixte des transports des Bouches du Rhône

Le SMT type loi SRU a été créé en juin 2009. La CPA l'a rejoint en juillet 2010. Il regroupe toutes les autorités organisatrices de transport des Bouches du Rhône. Il a pour mission :

- la **coordination** des services de transports
- la mise en place d'un système **d'information- voyageurs** (site Pilote)
- la recherche d'une **tarification coordonnée** des titres de transports unifiés et d'un système billettique commun à ses membres

Aucune décision n'a été prise sur ces évolutions.

Néanmoins, le SMT a poursuivi ses missions :

- amélioration du système d'information multimodal le Pilote
- lancement d'un marché pour la mise en place de puces NFC sur 10 000 points d'arrêt
- lancement avec le CETE d'un appel d'offre pour réaliser un modèle multimodal de déplacements à l'échelle du SMT
- diagnostic des outils informatiques utilisés sur le périmètre du SMT
- réflexion sur l'intégration des systèmes billettiques (3 sur le département)
- travail sur une tarification zonale cohérente et unifiée
- lancement d'un appel d'offre pour équiper une partie des arrêts partagés en bornes d'information pour les voyageurs
- constitution d'une base de données relatives à l'accessibilité des points d'arrêt

2.3- Une ambition inachevée : l'AOT unique

➤ Le SMT a piloté une étude de préfiguration d'un syndicat mixte des transports intégrés remise en mars 2012 qui a proposé 3 scénarios :

- le SMT évolue partiellement vers un système confédéral à la carte
- le SMT change de statut et devient une AOT avec plusieurs PTU
- Le SMT devient une AOT unique avec un seul PTU et un seul versement transport au taux de 2%.

... Trois scénarios d'intégration « à géométrie variable » autour d'un intérêt commun :

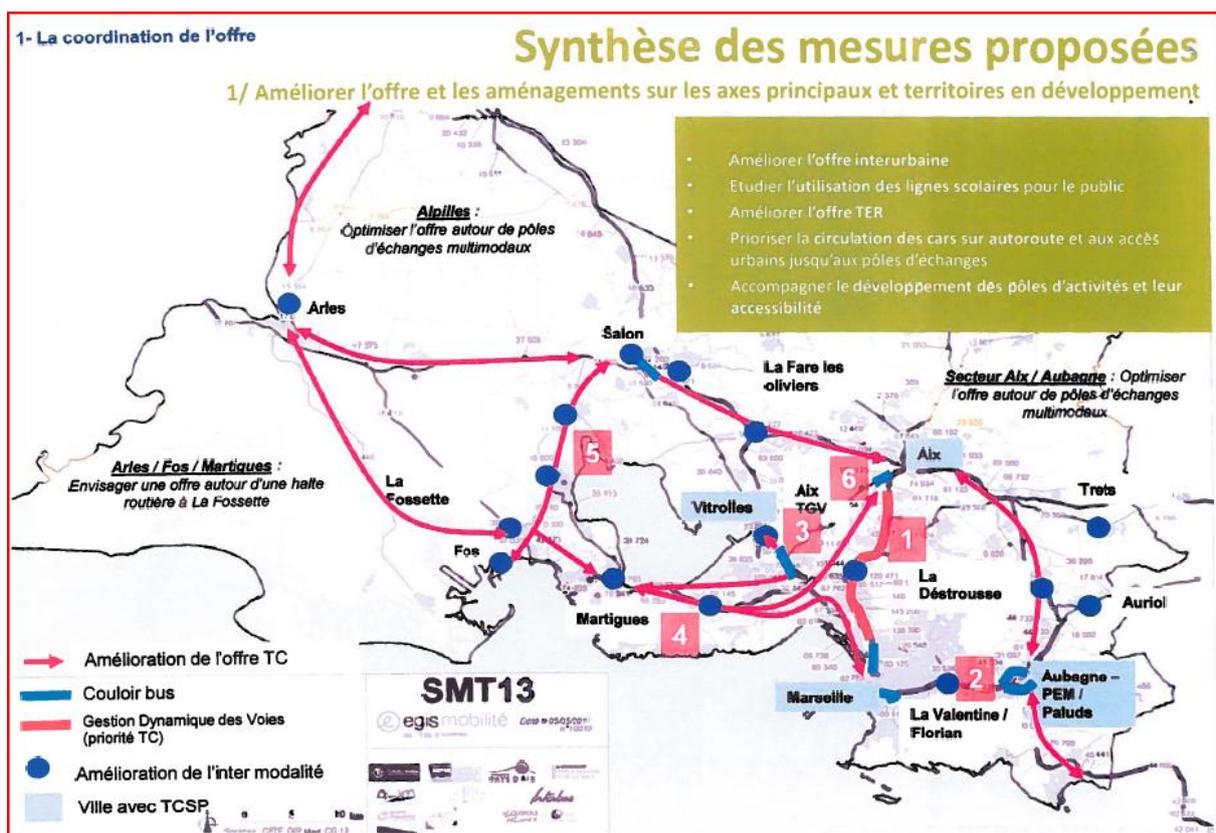
- Une vision stratégique homogène des transports publics et une complémentarité des projets de développement
- Une optimisation poussée de l'offre de transports
- Un maillage complet du territoire
- Une politique tarifaire homogène
- Une intégration optimisée lignes structurantes intercités/pôles d'échanges/lignes urbaines
- Une optimisation de la recette fiscale

- Simplicité d'utilisation et lisibilité de l'offre pour l'utilisateur
- Le SMT devait également définir un schéma directeur de mobilité durable.

Outil stratégique de cadrage et d'orientations, un schéma directeur définit une hiérarchisation de l'offre de transport, un niveau de service et des objectifs de desserte et une politique tarifaire. Il s'inscrit dans une vision prospective à court et moyen terme.

Pour le SMT, il s'agit de collecter les schémas directeurs annexés à chacun des plans de déplacements urbains (PDU) de chaque AOT - devenues AO de la *mobilité durable* - y compris celle de la Région. L'objectif est la réalisation d'un plan d'actions des développements des réseaux : transports individuels et collectifs, politiques en faveur des piétons, des vélos, du covoiturage et de l'auto- partage.

Bien que le schéma directeur « SMT » n'ait pas été formellement établi, le Syndicat Mixte a proposé nombre de mesures et orientations en matière de coordination de l'offre de transport.



3. LA NOUVELLE DONNE DES TRANSPORTS

3.1- L'intégration métropolitaine

A-La loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales

Dans un contexte de mondialisation et d'accroissement continu des échanges et des mobilités, la loi du 16 décembre 2010 a défini les conditions proposant aux grandes agglomérations un nouveau statut, celui de métropole. Une métropole regroupe plusieurs communes "d'un seul tenant et sans enclave" qui "s'associent au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion » (art. L5217-1 CGCT). C'est la loi du 16 décembre 2010 qui a créé ce nouveau modèle d'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre.

La métropole exerce de plein droit, dans le périmètre métropolitain, les compétences des EPCI. La première et seule métropole créée en application de la loi du 16 décembre 2010 est la **métropole Nice-Côte d'Azur** (décret du 17 octobre 2011). Elle a tenu sa séance inaugurale en janvier 2012. Elle réunit la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur et les trois communautés de communes de Vesubie, de la Tinée et du Mercantour, regroupant 46 communes.

B- La loi du 28 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles

Les métropoles exerceront des compétences renforcées par rapport aux intercommunalités classiques. Elles seront notamment compétentes en matière de schéma de cohérence territoriale, elles participeront à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain, et verront leurs compétences en matière de logement étendues : ainsi elles pourront se voir déléguer la responsabilité de la garantie du droit au logement opposable, et à ce titre gérer le contingent de logements préfectoral, ou encore la gestion de l'hébergement d'urgence. Elles pourront également exercer par convention des compétences relevant en principe du département, comme la gestion du fonds de solidarité pour le logement, l'aide aux jeunes en difficulté.

La même possibilité est prévue pour certaines compétences relevant des régions.

La métropole assure la fonction d'autorité organisatrice d'une compétence qu'elle exerce sur son territoire. Elle définit les obligations de service au public et assure la gestion des services publics correspondants, ainsi que la planification et la coordination des interventions sur les réseaux concernés par l'exercice des compétences.

La conférence métropolitaine est présidée de droit par le président du conseil de la métropole et comprend les maires des communes membres. Elle est une instance de coordination entre la métropole et les communes membres, au sein de laquelle il peut être débattu de tous sujets d'intérêt métropolitain ou relatifs à l'harmonisation de l'action de ces collectivités.

Par ailleurs, un conseil de développement réunit les représentants des milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques et associatifs de la métropole. Il s'organise librement. Il est consulté sur les principales orientations de la métropole, sur les documents de prospective et de planification et sur la conception

et l'évaluation des politiques locales de promotion du développement durable du territoire. Il peut donner son avis ou être consulté sur toute autre question relative à la métropole. La loi impose le statut de métropole de droit commun à 9 grandes agglomérations : Bordeaux, Grenoble, Lille, Nantes, Nice, Rennes Rouen, Strasbourg et Toulouse. Les élus de Brest et Montpellier pourront, s'ils le souhaitent, obtenir le même statut pour leur EPCI.

Un statut spécifique est créé pour les métropoles de Paris (Grand Paris), Lyon et Marseille.

La loi arrête la fusion dans la métropole d'Aix-Marseille-Provence l'ensemble des communes (93) de six [intercommunalités](#) des [Bouches-du-Rhône](#). La métropole d'Aix-Marseille-Provence exercera les compétences qui sont jusque là transférées aux six intercommunalités précédentes ainsi que les compétences prévues pour les [métropoles](#). En ce qui concerne la mobilité : voirie, signalisation, parcs et aires de stationnement, [plan de déplacements urbains](#)[†] et chef de file pour les gares ;

Un décret précisera les limites des territoires infra- métropolitains qui pourront exercer des compétences spécifiques par délégation du conseil métropolitain.

La métropole pourra en outre recevoir délégation :

- de l'[État](#) pour les aides à la pierre et la gestion des réservations de logements pour le logement des personnes prioritaires, notamment mal logées ou défavorisées ;
- du [département](#) pour le fonds de solidarité pour le logement, l'action sociale, l'insertion, l'aide aux jeunes en difficulté, les actions de prévention spécialisée auprès des jeunes et des familles en difficulté ou en rupture, les transports scolaires, les [routes départementales](#), les zones d'activités et la promotion à l'étranger du territoire ;
- de la [région](#) les compétences définies à l'article L. 4221-1-1

L'objet du chantier 3 de la Mission Metropole s'apparente à la démarche d'élaboration d'un schéma directeur des transports :

Définir à long terme le cahier des charges du schéma métropolitain de déplacements suivant les orientations suivantes :

- Investir massivement dans les TC structurants à l'échelle des pôles urbains et entre pôles
- Développer un réseau de transports métropolitain multimodal hiérarchisé
- Coordonner les projets de transports et l'aménagement du territoire
- Se donner une capacité d'innovation et d'expérimentation
- Développer les services permettant une gestion optimisée des transports

...En s'accordant à court terme sur les projets déjà mûrs

Des objectifs ambitieux au service d'un projet d'aménagement, mais aussi des attentes immédiates des habitants.

Des objectifs affichés comme inscrits dans ceux de la Région :

1. Accélérer le **développement des réseaux primaires** de transports
2. **Coordonner les réseaux de proximité** à partir des réseaux primaires, en améliorant l'**intermodalité**
3. **Développer rapidement des solutions adaptées** pour certains territoires et certains publics
4. Assurer une **véritable cohérence aménagement / transports** (lien avec le chantier aménagement)
5. **Adapter le réseau viaire pour favoriser le report modal et la qualité de vie urbaine**
6. **Promouvoir les modes alternatifs**
7. **Intégrer les réseaux pour faciliter les déplacements**
8. **Rechercher des synergies et économies d'exploitation**
9. **Mettre en place des outils de connaissance et d'ingénierie partagée**
10. **Rendre soutenable le financement des transports publics** (vers un compte transports métropolitain)

L'approche méthodologique du chantier 3 :

Initier une dynamique par une approche pragmatique

- Enrichir le diagnostic pour construire une connaissance partagée, à partir d'analyse et d'étude existantes, de contributions d'experts..
- Puis décliner les orientations qui en découlent et qui guideront la charpente du réseau de transport collectif (moyen et long terme)
- En parallèle articuler les orientations et les projets de court terme déjà mûrs (court terme)

Les objectifs opérationnels du chantier 3 :

A long terme il s'agit de penser le cahier des charges du schéma métropolitain des déplacements

Harmoniser l'offre de service dans la perspective du schéma régional d'intermodalité

Il s'agit en parallèle d'engager ou de continuer les **démarches de coopération inter AOT afin de dégager des actions immédiatement visibles pour les usagers** (intégration tarifaire, information voyageurs...) et de construire à terme la **stratégie de coordination des réseaux**.

- Démarches proposées et modalités à définir par les AOT
- Elaborer un plan d'action pour améliorer et renforcer l'information voyageurs
- Prioriser l'offre de services sur les pôles d'échanges en lien avec les scénarios de niveaux de service
- Développer et coordonner les outils de gestion et de la mobilité
- Etablir un plan d'action pour tendre vers l'intégration tarifaire

3.2- L'intermodalité régionale : le SRI

Ce projet de schéma de mobilité durable n'a pas été engagé par le Conseil Général car la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles en confie la responsabilité à la Région qui devient **chef de file de la mobilité intermodale**.

Le Schéma Régional de l'Intermodalité, élaboré à l'échelle régionale, **devient prescriptif et opposable**.

Extraits de la loi « Le schéma régional de l'intermodalité »

« Art. L. 1213-3-1.-Le schéma régional de l'intermodalité **coordonne** à l'échelle régionale, **en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique** et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, **en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique**.

« Ce schéma assure la **cohérence** des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une **complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire**.

« Il **définit les principes** guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

« Il **prévoit les mesures** de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

« Art. L. 1213-3-2.-Sous réserve des dispositions particulières prévues à la section 3 du présent chapitre, **le schéma régional de l'intermodalité est élaboré par la région, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional**.

« Le projet de schéma fait ensuite l'objet d'une **concertation** avec l'Etat et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code. Les établissements publics mentionnés à [l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme](#) et les gestionnaires de voirie sont consultés à leur demande sur le projet de schéma.

« Le projet de schéma régional de l'intermodalité, assorti des avis des conseils généraux des départements inclus dans la région, des autorités organisatrices de la

mobilité ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'[article L. 120-1 du code de l'environnement](#).

« Le projet est arrêté par le conseil régional après avis favorable des conseils généraux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale et des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des périmètres de transports urbains de la région.

« En l'absence de réponse de la collectivité publique dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma, son avis est réputé favorable.

« Le schéma régional de l'intermodalité est approuvé par le représentant de l'Etat dans la région.

« Il fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et il est, si nécessaire, révisé.

Cette même loi accorde aux métropoles une compétence obligatoire pour :

- **l'organisation de la mobilité** : création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; abris de voyageurs ; par ces aires de stationnement et plan de déplacements urbains
- la création, l'aménagement et l'entretien des **espaces publics** dédiés à tout mode de déplacements urbains ainsi que leurs ouvrages accessoires
- la participation à la gouvernance et à l'aménagement des **gares** situées sur le territoire métropolitain.

Ce schéma est en cours de préparation. Des groupes de travail, auxquels participe la direction des transports du conseil général, sont mobilisés à cet effet.

Les points essentiels relevés par la Région PACA à l'issue de la première réunion de lancement du SRI (mai 2014) avec les AOT :

Les thématiques concernées par la loi sont :

- *le dimensionnement et la coordination des offres*
- *la mise en place de pôles d'échange intermodaux et leur mise en accessibilité*
- *la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants*
- *une information des usagers sur l'ensemble des offres de transports*

Les participants ont souligné :

- *La nécessité de se référer pour l'instant au projet de loi actuel et de se limiter aux thématiques de coopération identifiées dans la loi Mapam.*
- *La prise en compte des réflexions et schémas déjà menés au plan local au regard de la compatibilité du futur SRI avec les PDU (récemment adoptés), SCoT, PLU.... Il sera nécessaire de mettre en évidence au plus tôt les éventuels points de divergence.*

- *La nécessité de clarifier le périmètre d'intervention du SRI : il importe de concevoir un document qui respecte les compétences de chacun tout en permettant l'articulation et la coordination des offres. Le document n'a pas vocation a priori de travailler sur l'offre fine du territoire.*
- *Le caractère prescriptif du document et son application concrète en termes de prescriptivité.*
- *L'importance des aspects juridiques liés à l'enquête publique, la gestion des pôles d'échange, des gares routières.*
- *Le mode d'association des AOT et des élus : opportunité d'organiser des réunions bilatérales avec les AOT, association des élus au sein d'un comité de pilotage, etc.*

Contenu des thématiques du SRI retranscrits par la Région

- **Dimensionnement et coordination des offres**

Des précisions sont attendues sur le périmètre / l'échelle d'intervention, le niveau de service retenus. Il est proposé de travailler sur les principales missions interurbaines des TC, les grands points de liaison à partir du réseau régional, les zones à enjeux. Il ne semble pas opportun d'examiner dans le cadre du SRI les besoins et les offres de transport à un niveau de détail trop fin, qui s'appréhende à l'échelle de l'AOTU, mais de travailler sur la « grande intermodalité ». Les réflexions devront porter notamment sur l'articulation des transports ferroviaire et interurbain par car avec les déplacements urbains/périurbains, les aménagements dans et autour des gares ferroviaires et routières, les questions d'accessibilité (en particulier aux personnes en situation de handicap).

Il est également souhaitable de s'entendre sur les modes concernés par l'intermodalité : intermodalité/TC, intermodalité/modes doux, sans oublier la prise en compte du mode routier.

- **Pôles d'échanges multimodaux**

Les débats ont surtout porté sur les aspects financiers et juridiques. De nombreux enjeux liés au financement, à la gestion des pôles d'échanges, des parcs-relais ou encore à la place de l'opérateur SNCF sont mis en évidence.

La complexité de ces questions peut d'ailleurs justifier un accompagnement juridique. Les travaux engagés dans le cadre du projet métropolitain sur les pôles d'échanges peuvent contribuer à la réflexion sur le SRI.

- **Tarifification et billettique**

La demande de mettre en place certains produits interopérables existe et bien qu'une tarification globale semble trop difficile, l'objectif de parvenir à une gamme tarifaire intégrée devrait être maintenu.

Propositions de développement dans le domaine de la tarification et de la billettique :

- *Une harmonisation progressive sur les profils des usagers des TC et les produits (définir les profils et les produits qui formeront un socle commun). Cependant, compte tenu de la dimension politique de l'exercice, il serait opportun de déployer une tarification de façon progressive, au fil des accords communs trouvés ;*
- *L'émergence de tarifs multimodaux, en cohabitation avec les tarifs urbains qui concernent le plus grand nombre ;*
- *Réfléchir à une éventuelle tarification zonale. Le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône a mené une étude faisant un 1^{er} état des lieux sur la tarification qu'il sera intéressant de consulter. De plus, la Région a prévu l'étude d'une telle option au niveau régional pour les réseaux régionaux (la Région est l'une des dernières à avoir encore une tarification kilométrique sur le territoire qui ne coexiste pas avec une tarification zonale) et ce travail implique une définition des contours des bassins dans lesquels les tarifications zonales doivent se situer ;*
- *Etudier l'usage de la technologie mobile, sans contact, le post paiement, etc.*

- **Information des usagers**

Avec « Pacamobilité », la Région, en collaboration avec les principales AOT, s'est dotée d'une centrale de mobilité. L'outil d'information aux usagers est à développer notamment avec l'intégration des informations en temps réel, les relations vers et dans les régions frontalières (Ligurie et Corse, Rhône-Alpes et Piémont), les informations relatives aux transports du dernier kilomètre dans les territoires peu denses, ainsi que la possibilité d'achat de titres, de réservations. Il sera nécessaire également d'intégrer l'information routière.

3.3- Le rôle du Département en questions

Un calendrier connu :

- 2014-2015 : concertation et adoption du SRI par la Région
- 2014 : négociation et engagements sur le CPER 2014-2020 par l'Etat, la Région... et le Département ?
- 2016 : intégration dans la métropole

Un avenir incertain

Le projet de loi clarifiant l'organisation territoriale de la République, dans son article 8 renforce le rôle de la Région en matière de transports. La Région devient responsable de l'organisation des services non urbains routiers de transport à compter du 1 janvier 2016. Cet article prévoit également le transfert du Département vers la Région de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires à compter du 1 septembre 2016.

Elle peut toutefois déléguer ces compétences à d'autres collectivités territoriales ou à des EPCI à fiscalité propre.

La compétence transport ne relèverait plus du conseil général mais du conseil régional hors du périmètre métropolitain...

Article 8 du projet de loi portant organisation territoriale de la République

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1221-2, les mots : « des départements et » sont supprimés ;

2° A l'article L. 1231-6, le mot : « départementaux » est remplacé par le mot : « régionaux » ;

3° L'article L. 3111-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 3111-1.* - Les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.

« La région peut déléguer l'organisation de ces services à des collectivités territoriales relevant d'autres catégories ou à des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales.

« Ces services sont inscrits au plan régional établi et tenu à jour par la région, après avis de la conférence territoriale de l'action publique prévue à l'article L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales et des régions limitrophes intéressées. Le plan régional est mis en consultation par voie électronique selon les modalités prévues au II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement » ;

Quelle contribution du Conseil Général à la stratégie Transports dans les Bouches-du-Rhône ?

Le CG a jusqu'à présent fortement contribué aux politiques publiques de transports, à travers un champ de compétence large et diversifié. Sur un plan technique et financier, il reste l'échelon stratégique pertinent et un acteur majeur des politiques publiques de transport et de coordination de l'offre.

Les questions qui se posent aujourd'hui au Conseil Général :

- Financements des projets ferroviaires du CPER : consolider ou abandonner ?
- Participation au chantier Transports de la Mission Metropole : anticiper ou subir ?
- Contribution au Schéma Régional d'Inter-modalité : rôle du SMT et de la Direction des Transports du CG13 ?
- Implication dans le contrat de plan en préparation : négociation ou pas ?

- Participation aux travaux de la commission Théry pour préparer la métropole ou refus de s'impliquer dans les travaux en cours ?
- Partenariat avec les AOT pour harmoniser les PDU, créer des parcs relais, augmenter les pistes cyclables, inciter au co-voiturage, développer les mobilités à pied ou position d'attente ?
- Négociation avec l'Etat pour réserver une voie ou une sections de voie aux transports collectifs ou position d'attente ?
- Partenariat avec la Région, Réseau ferré de France et la SNCF pour la mise en place d'un réseau ferré métropolitain ou refus de s'impliquer dans le ferroviaire ?
- Poursuite de la participation à l'extension du tramway et du métro de Marseille avec la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole ou pas ?

Compétences transférées par la loi MAMAP et le projet de loi portant organisation territoriale de la République

Compétences transférées à la métropole	Compétences transférées à la Région
Services urbains de transports métropolitains	Services urbains de transport inter-urbains
	Voirie départementale
	Schéma régional de l'inter-modalité
Transports scolaires métropolitains	Transports scolaires inter-urbains
Organisation de la mobilité, voirie, signalisation, pôles d'échanges	

3.4 Proposition des conseils de développement de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, de la communauté d'agglomération du pays d'Aix et de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'étoile

Dans une démarche commune rendue publique le 22 octobre 2013, les 3 conseils de développement de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, de la communauté d'agglomération du pays d'Aix et de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'étoile ont proposé de retenir dans le schéma régional de la mobilité les opérations suivantes :

Au niveau de la Métropole en matière de transports en commun :

- Création d'une liaison rapide Aix – Les Milles – Arbois – gare TGV – Aéroport
- Réouverture aux voyageurs de la ligne ferrée Aix – Les Milles – Rognac
- Amélioration de la desserte de la Haute vallée de l'Arc
- Amélioration de la desserte est de l'Etang de Berre (Marignane, Vitrolles, Rognac)

- Réouverture de la voie ferrée d'Aubagne-Valdonne pour la mise en service d'un train-tram et mise en liaison de la voie de Valdonne avec Marseille via la gare SNCF d'Aubagne
- Amélioration de la liaison Marseille Aubagne par la mise en service d'une ligne de tramway via le pôle d'échanges programmé de la Barasse.

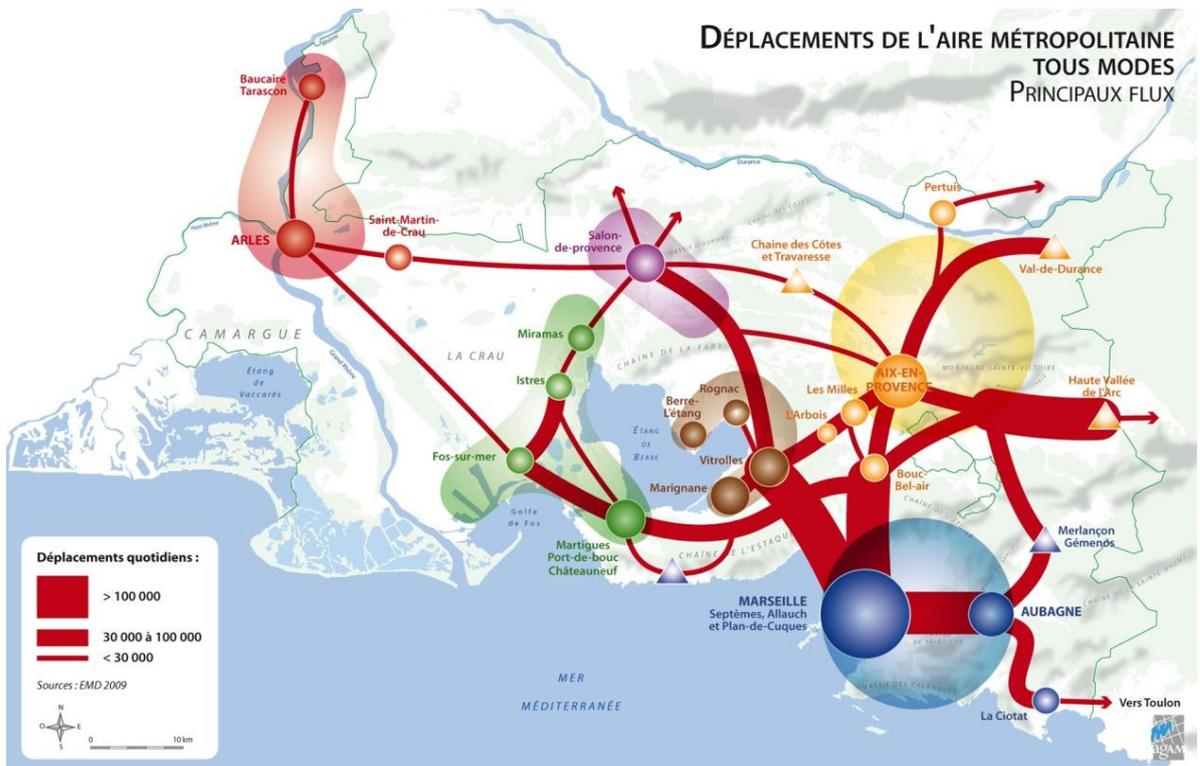
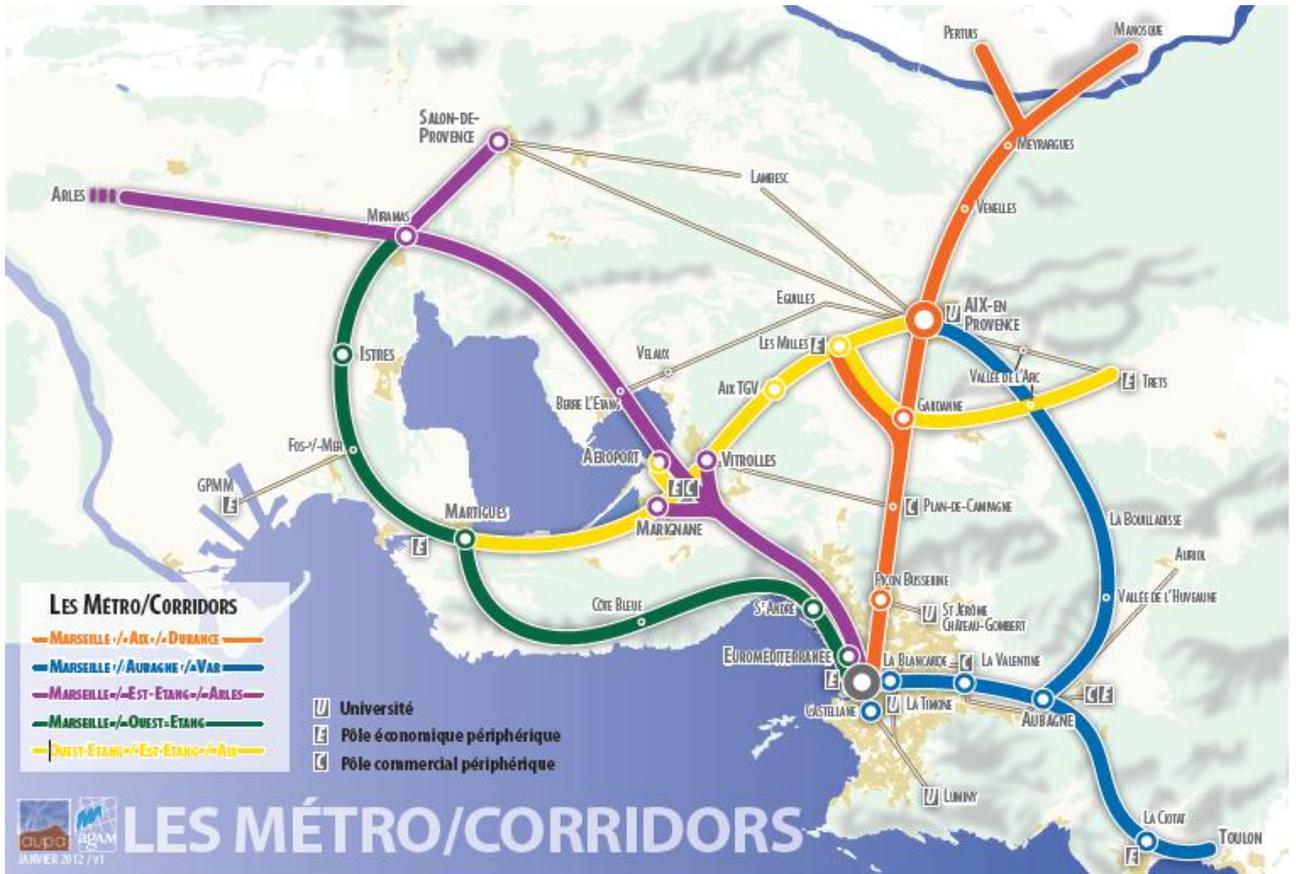
Au niveau de la Métropole en matière d'infrastructures routières et ferrées :

- Contourner le centre-ville de Marseille
- Prolonger l'A55 entre Martigues et Fos en contournant Port de Bouc
- Desservir directement les plateformes Clésud et Fos Distriport
- Construire l'A56 entre Fos et Salon de Provence en contournant Miramas
- Etudier une liaison ferroviaire Marseille-Aix via Aubagne et Gardanne en prolongement de la voie de Valdonne
- Améliorer la liaison ferroviaire directe de l'aéroport Marseille-Provence
- Améliorer et compléter les bretelles d'échange entre le réseau autoroutier et le réseau routier local

Aux niveaux régional, national et international :

- Accélérer la modernisation du réseau ferré portuaire des bassins est et ouest et leur raccordement au réseau national
- Développer l'utilisation fluviale pour le transport des marchandises par la rénovation ou la création des infrastructures de liaison

Corridors



Saturation routière

