



MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE
PROVENCE

DÉCEMBRE 2016

MOBILITÉ L'ESSENTIEL
métropolitaine
L'AGENDA

PRENDRE DATE POUR LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE !

JEAN-CLAUDE GAUDIN

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



Avec *L'Agenda de la Mobilité métropolitaine*, Aix-Marseille-Provence prend le problème crucial des déplacements métropolitains à bras-le-corps. Car Agenda signifie des engagements clairs doublés d'un calendrier d'actions pour une amélioration globale de la mobilité métropolitaine.

Celle-ci se joue à trois échéances : à court terme, dès 2017, à moyen et long termes, 2020-2025 et après 2025. Car la Métropole veut matérialiser immédiatement le changement dans le quotidien des populations et des entreprises partout où ce sera possible. Et les premières actions conduites l'an prochain sont annonciatrices d'autres évolutions tout aussi déterminantes pour les Métropolitains et leur environnement.

JEAN-PIERRE SERRUS

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



L'Agenda de la Mobilité métropolitaine a été conçu comme un document politique et technique accessible. Il n'en constitue pas moins une importante somme d'informations que tous les acteurs locaux n'auront pas nécessairement le loisir de découvrir de manière approfondie. C'est pourquoi nous avons souhaité en proposer une version synthétique qui permette au plus grand nombre de partager les idées et les propositions essentielles qui fondent L'Agenda. Elle permettra à chacun de mieux apprécier l'ambition et le pragmatisme de cette stratégie au service de la mobilité de tous les Métropolitains.

SIMPLIFIER ET CHANGER LE SYSTÈME DE DÉPLACEMENT

UNE ALTERNATIVE AU TOUT AUTOMOBILE

Avec plus de 3 000 km², la Métropole Aix-Marseille-Provence est la plus vaste de France. Sa superficie équivaut à presque quatre fois le Grand Paris et six fois le Grand Lyon ! 1,8 million d'habitants se répartissent dans ce territoire où les principales villes, Marseille et Aix-en-Provence, représentent à peine plus la moitié de la population. La majorité des Métropolitains vit dans des villes de taille intermédiaire, des villages, de l'habitat diffus.

Leurs déplacements ne convergent pas tous vers un seul et même grand centre urbain mais vers plusieurs pôles : villes moyennes, pôles d'activités économiques, commerciaux, universitaires ou de loisirs. Ces trajets sont effectués majoritairement en voiture et ont, pour les individus comme pour le cadre de vie, des conséquences lourdes : temps perdu, santé menacée et pollution notamment.

Une alternative respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie, porteuse de développement économique et territorial, est désormais vitale. Elle est formulée dans l'Agenda.

L'Agenda déploie en effet une gamme d'initiatives et d'investissements qui convergent vers un seul but :

► Les chiffres

- 94% des déplacements de plus de 7 km se font en voiture
- 250€ par mois en moyenne de frais automobiles pour un salarié
- L'équivalent de 5 jours par an dans les embouteillages
- 200 000 personnes exposées à un excès de particules fines

favoriser les déplacements en associant avec fluidité plusieurs modes (car sur voie autoroutière dédiée, train, auto-partage, vélo par exemple) ; le tout grâce à de nombreux pôles d'échanges dans lesquels le passage d'un mode à un autre s'effectuera simplement.

Il porte un projet ambitieux qui se décline au travers de solutions concrètes et pragmatiques pour simplifier la mobilité métropolitaine : nouvelles lignes de transports en commun urbains et interurbains, accroissement des fréquences de passage, information numérique généralisée, tarifs uniques, innovations environnementales...

De quoi donner envie de se déplacer autrement !

LA MOBILITÉ EST INDISSOCIABLE DU PROJET MÉTROPOLITAIN

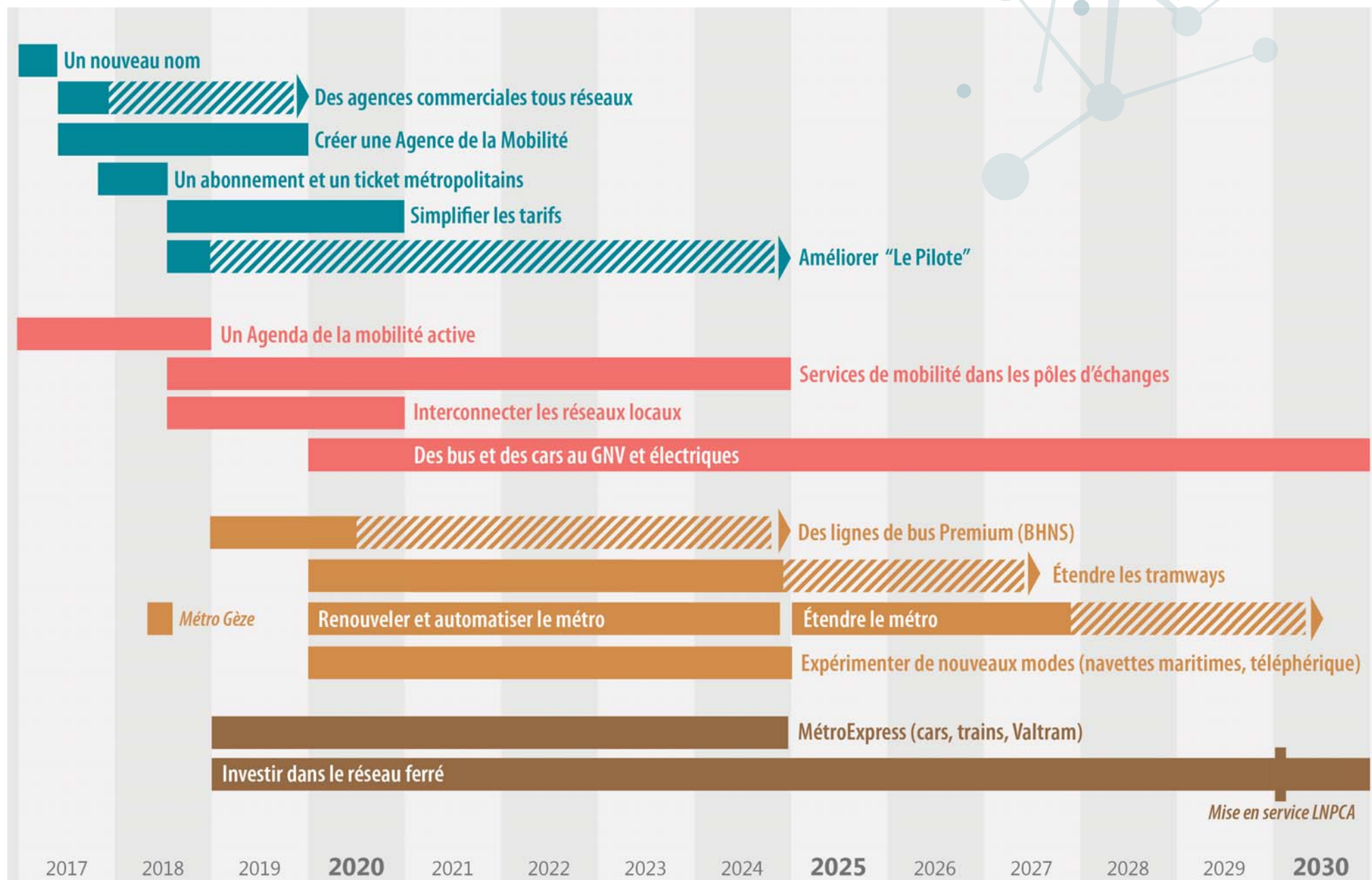
La question de la mobilité ne peut être déconnectée des réalités actuelles du territoire ou de ses développements futurs. Il importe donc que :

- les centres urbains soient consolidés, car c'est en leur sein et entre eux que les réseaux de transports collectifs et les modes actifs seront développés ;
- l'étalement urbain soit limité. Les habitants des zones périurbaines seront encouragés à rejoindre en voiture les pôles d'échanges multimodaux existants ou à créer ;
- les pôles d'activités, d'enseignement ou de recherche existants soient requalifiés ou renforcés et mieux connectés au territoire ;
- les quartiers les plus précarisés, où les obstacles à la mobilité accentuent l'exclusion, bénéficient d'une meilleure desserte en transports en commun.

Aussi, l'Agenda constitue-t-il la première étape d'un projet métropolitain d'ensemble qui énoncera par la suite des stratégies économique, résidentielle, sociale, énergétique, environnementale, paysagère, logistique... pensées en cohérence avec les enjeux de mobilité.



PHASAGE DES ACTIONS



DES ACTIONS CONCRÈTES DÈS 2017

La qualité et la simplicité de l'expérience de l'utilisateur sont, en plus de l'offre de mobilité, les conditions sine qua non de l'abandon de la voiture au profit des transports en commun. Avec quelques dispositifs-clés : réseau unique, billettique, tarifs, information numérique et présence.

UN NOUVEAU NOM POUR LE SYSTÈME UNIFIÉ DE MOBILITÉ

Face à la multiplicité des marques des offres de transports, l'Agenda propose de créer, dès le premier semestre 2017, un nom et une identité visuelle uniques pour l'ensemble du service de mobilité métropolitain. Cette marque se déclinera selon les bassins de mobilité et les modes de déplacement concernés.

UN ABBONNEMENT ET UN TICKET MÉTROPOLITAINS

Avant fin 2017, un abonnement métropolitain multimodal, utilisable à volonté, sera proposé pour un tarif attractif et si possible étendu aux dessertes TER internes au périmètre métropolitain. Il sera suivi, en 2018, par un ticket métropolitain à l'unité tous réseaux

pour une courte durée (valable 2h, par exemple). Leurs tarifs seront inférieurs aux tarifs actuels qui nécessitent l'achat de plusieurs tickets. Dans le même temps, une version numérique des titres de transports sera expérimentée et sept agences commerciales seront dotées des équipements nécessaires pour traiter l'ensemble des titres de transports vendus par la Métropole.

DES PRINCIPES TARIFAIRES MAINTENUS PUIS HOMOGÉNÉS

Les conditions tarifaires de chaque réseau des transports seront maintenues, y compris la gratuité au sein de la zone tarifaire du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. À moyen terme, une réflexion sera engagée pour homogénéiser et simplifier les tarifs sociaux.

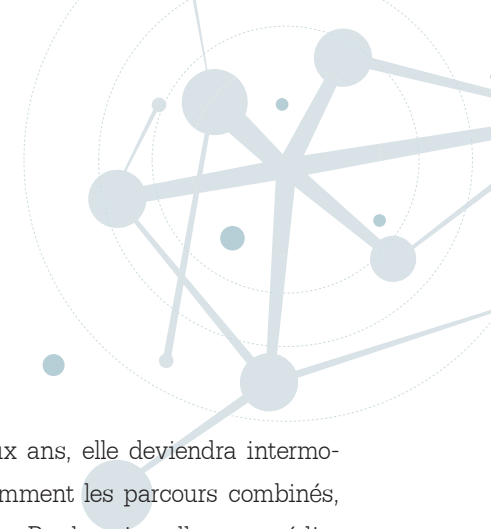
PRIORITÉ AU NUMÉRIQUE ET AU MOBILE

Les outils numériques sont au cœur de la simplification de la mobilité métropolitaine avec le développement et la déclinaison tous supports, du site internet « Le Pilote ». Dès 2017, l'information du voyageur sera diffusée « en temps réel » sur tous les réseaux métro-

politains. Dans les deux ans, elle deviendra intermodale en intégrant notamment les parcours combinés, voiture-bus ou vélo-bus... Par la suite, elle sera prédictive, capable d'estimer les conditions de circulation et les retards induits. Enfin, d'ici 2018 l'achat en ligne de titre de transports sera rendu possible via un compte unique client.

UN SYSTÈME DE MOBILITÉ AU PLUS PRÈS DES USAGERS

Pour répondre aux attentes de chacun, l'Agenda prévoit de renforcer la présence humaine sur les réseaux et voir la relation client personnalisée développée. En 2018, une structure spécifique, l'Agence de la Mobilité, sera chargée de la mise en œuvre opérationnelle des actions de sensibilisation et d'information, avec pour objectif de convaincre de l'intérêt d'utiliser davantage les alternatives à la voiture particulière.



PREMIUM, UN LABEL DE QUALITÉ L'AGENDA POUR LES BUS D'ICI 2020

Pour convaincre les automobilistes de changer de mode, la Métropole s'engage sur une haute qualité de service de son réseau transports en commun et crée pour cela le label Premium. Sur les lignes urbaines et interurbaines (bus, cars, trains, tramways), ce label se caractérise par :

- ▶ des fréquences élevées toutes les dix minutes en heure de pointe, toute la semaine et toute l'année ;
- ▶ des plages horaires élargies ;
- ▶ des transports en site propre autant que possible ;
- ▶ des transports connectés aux autres lignes Premium locales ou métropolitaines (MétroExpress) ;
- ▶ des véhicules accessibles à tous, confortables et connectés aux nouvelles technologies (Wi-Fi...). Les bus et les cars seront progressivement remplacés par des modèles électriques ou bioGNV, à hauteur de 15% du parc en 2020 et 50% en 2025.

Premium conjugue également toutes ces dimensions d'une « expérience utilisateur » réussie aux pôles d'échanges qui répondront eux aussi à des critères de fiabilité et de service :

- ▶ qualité environnementale et architecturale ;
- ▶ services pratiques et innovants ;

▶ accessibilité par tous modes de transport (à pied, en vélo, aux véhicules auto-partagés...) connectés à internet et au territoire qui les entoure.

LES BUS PREMIUM D'ICI 2020

Sept lignes Premium verront le jour d'ici 2020 desservant les centres-villes et pôles d'échanges de plusieurs communes :

- ▶ la ligne Aixpress à Aix et deux lignes de desserte du pôle d'activités Plan d'Aillane/centre-ville, Trois Pigeons/La Duranne ;
- ▶ la ligne Martigues/Port-de-Bouc ;
- ▶ le Chronobus à Aubagne ;
- ▶ les bus B1 et B4 à Marseille ;
- ▶ deux lignes pour les centres d'Istres et Miramas ;
- ▶ une prolongation du Zenibus vers les Pennes-Mirabeau et le pôle d'activités des Florides.

Les chiffres

- ▶ 200 km de transports en commun en sites propres en ville et sur autoroute créés
- ▶ Une quinzaine de lignes Premium interurbaines avant 2025, dont la moitié avant 2020
- ▶ Sept lignes Premium urbaines avant 2020

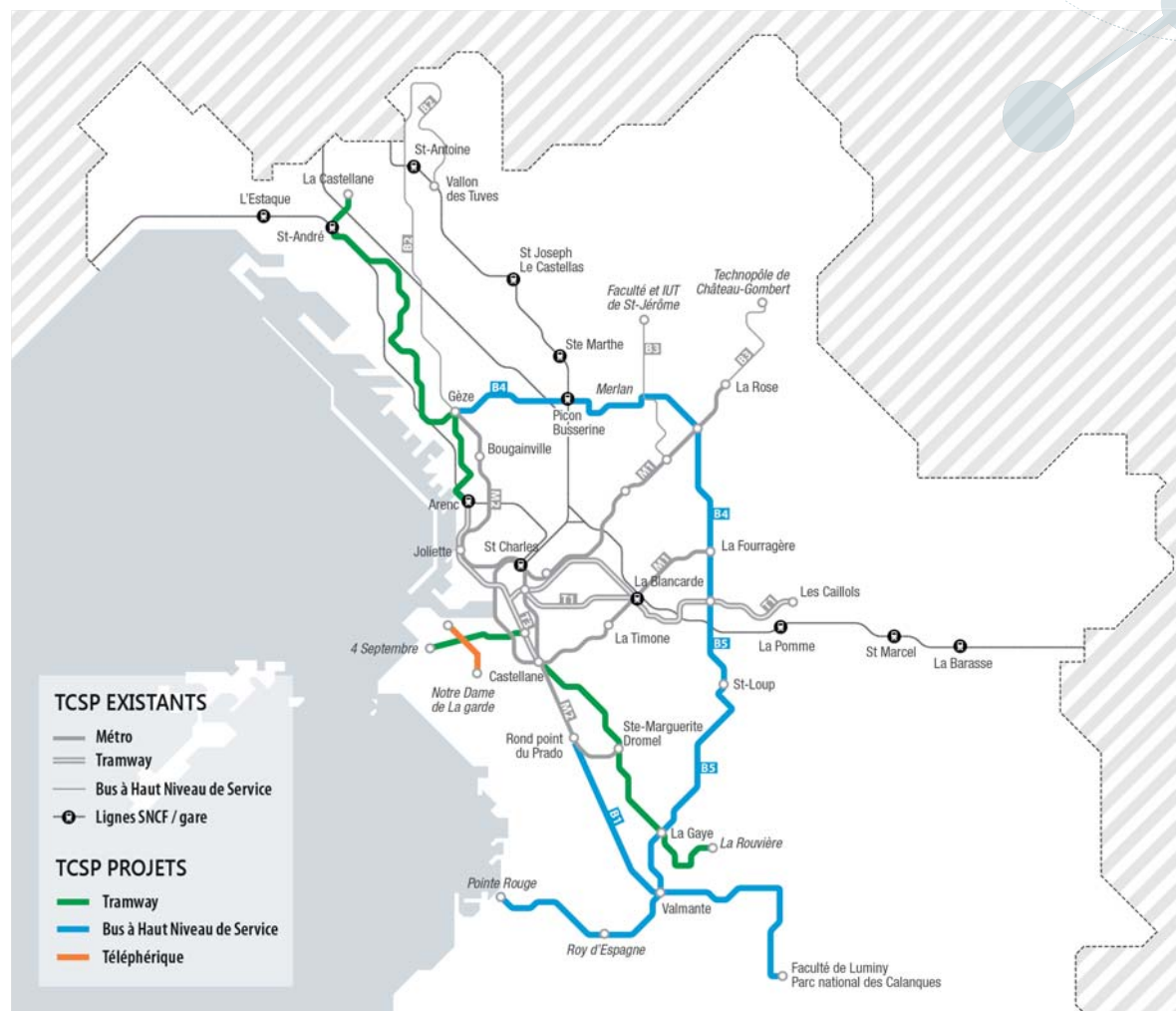


PÔLE D'ÉCHANGES D'AUBAGNE

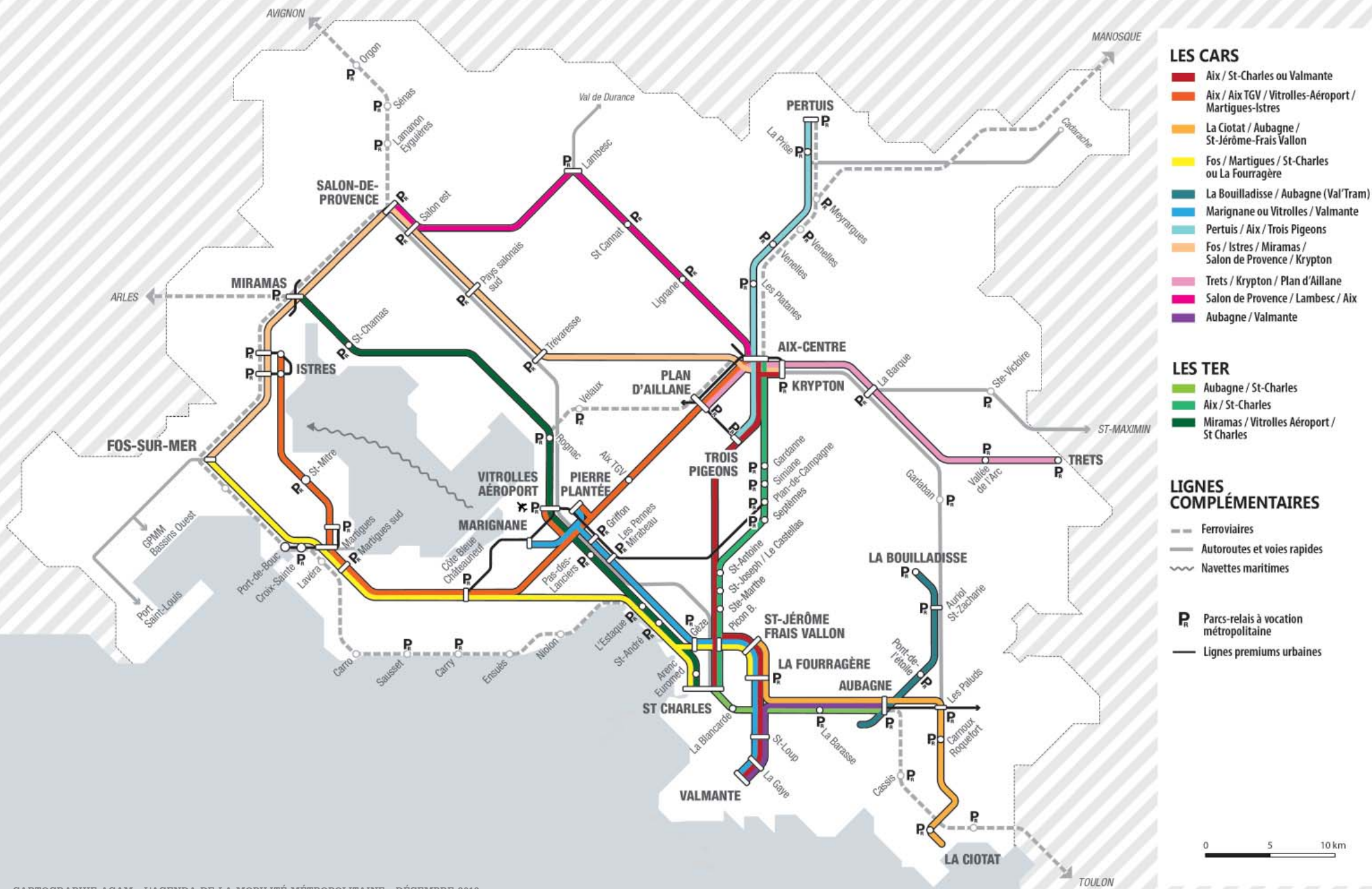
UNE AMBITION POUR 2025 MÉTRO ET TRAMWAY

Après la création de lignes de bus Premium dans sept communes avant 2020, la période 2020-2025 verra les réseaux Premium marseillais s'étendre et se mailler. Le tramway atteindra 35 km, **et ainsi plus que doubler, vers le Palais du Pharo et dans un axe nord-sud.** Il sera connecté au MétroExpress au nord à Gèze-Euroméditerranée et à Saint-André sur le TER, au sud à La Gaye-Hôpitaux Sud. Cette radiale sera complétée par deux lignes de bus Premium de rocade, sur le Boulevard Urbain Sud et la L2. Elle permettra de nouvelles dessertes aux quartiers traversés, se connectera aux deux lignes de métro, au tramway, mais aussi au MétroExpress. Ainsi, l'ensemble des Marseillais aura accès à de nombreux équipements marseillais (hôpitaux, universités, stade Vélodrome ou Parc Chanot). Inversement, les Marseillais n'habitant en centre-ville pourront facilement aller travailler dans les zones d'activités ou profiter des équipements métropolitains.

PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN
SUR MARSEILLE D'ICI 2025



MÉTROEXPRESS ET LIGNES PREMIUM: ÉCHÉANCE 2025



MÉTROEXPRESS POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE D'ICI 2025

Le MétroExpress est le réseau Premium d'échelle métropolitaine. Dans une logique de complémentarité, il intègre les cars rapides sur autoroute, le Val'Tram, et progressivement le TER modernisé et fiabilisé. Il se connecte aux lignes Premium locales (bus, métro, tram) et à un grand nombre de parcs-relais.

Conçu pour se déployer rapidement, des premières dessertes de car seront opérationnelles dès 2019, complétées par la plupart des autres lignes en 2020. Le TER sera intégré progressivement entre 2020 et 2025. L'un des plus grands réseaux de cars sur autoroute d'Europe proposera des dessertes directes, rapides et fréquentes entre les principaux pôles urbains, universitaires ou économiques du territoire. Une dizaine de lignes couvrira les principaux corridors de déplacement. Elles seront support d'innovations majeures : énergie non polluante et décarbonée (biogaz), sites propres, pôles d'échanges autoroutiers, accès internet...

Le TER s'intègre à MétroExpress au fur et à mesure que les importants investissements de fiabilité et de capacité sont réalisés : phase 2 de Marseille-Gardanne-Aix et voies littorales à Marseille dans le Contrat

de Plan État Région 2020-2025 ; Ligne Nouvelle PCA d'ici 2030. Certaines lignes ferrées complètent la desserte du territoire, avec un niveau de service certes moins élevé que le Premium, mais adapté aux flux : la Côte Bleue (à moderniser), Aix-Rognac (à rouvrir).

Le Val'Tram desservira par un tramway périurbain les communes de la Haute Vallée de l'Huveaune au départ d'Aubagne.

Ces trois modes de transport sont conçus en complémentarité, en particulier en proposant, sur le même corridor, des arrêts ou des terminus différents. Entre Aix et Marseille par exemple, le TER dessert Plan-de-Campagne ou Septèmes-les-Vallons, alors que le car s'arrêtera au pôle d'activités des Milles.

Les pôles d'échanges sont pensés comme les portes d'entrée aux transports, à l'interface entre lignes Premium, voiture individuelle partagée ou en covoiturage, vélo... Pour être réellement attractifs, l'Agenda prévoit d'y développer de multiples services : Wi-Fi, 4G, informations, consignes, espaces de coworking, commerces... Sur autoroute, à la jonction avec la voirie locale, une dizaine de grands parcs-relais facilitera l'accès à MétroExpress pour les habitants des plus

petites communes, tout en dégageant les centres urbains.

► Les chiffres

- 100 km en sites propres sur autoroute
- 140 km de voies ferrées à moderniser
- 50 pôles d'échanges à aménager, dont une dizaine sur autoroute
- 10 000 places de parking relais



HORIZON 2035 : PRÉPARER DÈS MAINTENANT LES TRANSPORTS DE MASSE DE DEMAIN

Les premières étapes de l'Agenda offriront de vraies solutions de mobilité aux habitants de la Métropole. Continuer à développer ces services nécessite de mobiliser encore plus les modes les plus lourds, pouvant transporter le plus de monde : le train et le métro. Pour que ces projets soient opérationnels vers 2030, il est nécessaire de les inclure dans l'Agenda dès à présent.

LIGNE NOUVELLE PCA ET DOUBLER LES TER

La desserte ferroviaire de la Métropole ne peut actuellement se développer à cause de la configuration en cul-de-sac de la gare Saint-Charles et de sa saturation. Une situation qui empêche d'augmenter la fréquence et qui multiplie les risques de retard et d'annulation de trains. La solution consiste à relier par un tunnel, à travers le centre de Marseille, les voies Paris-Lyon-Marseille et Aubagne-Toulon, et à créer une gare souterraine libérant la capacité de la gare actuelle. Ce tunnel est partie intégrante de la Ligne Nouvelle PCA, qui fait l'objet d'une grande concertation fin 2016. Les investissements nécessaires sont d'intérêt régional, national voire européen et appellent donc un financement en conséquence.

La gare souterraine de Saint-Charles favorisera le doublement du TER, et permettra notamment de tirer tous les bénéfices des travaux de modernisation de la ligne Aix-Marseille et de la voie des Alpes. Reliant Toulon, Aubagne, Marseille Saint-Charles, Vitrolles, Miramas, Arles et Nîmes, elle assurera la correspondance avec d'importants nœuds du réseau métropolitain de transports. Elle rapprochera considérablement les bassins d'emploi de l'est et de l'ouest de la métropole et les connectera aux portes principales de celle-ci : Aix-TGV, Marseille Saint-Charles, Miramas, l'aéroport.



LES ÉCHELLES DE LA MOBILITÉ

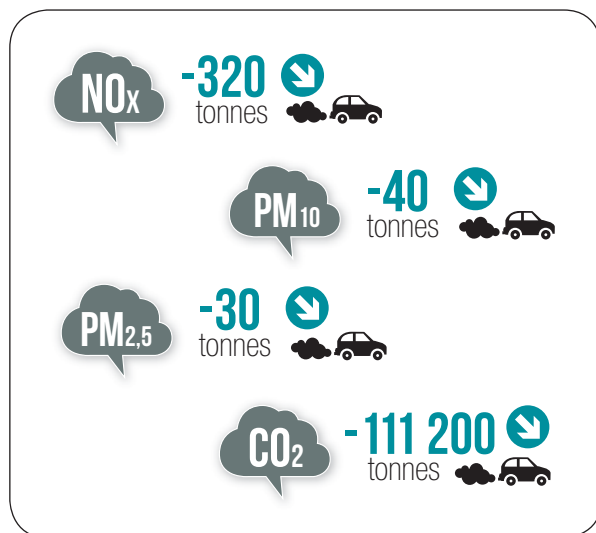
DÉVELOPPER LE MÉTRO ET LE TRAMWAY

De même que la LN PCA est nécessaire pour développer efficacement le TER, le renouvellement des rames du métro, et son automatisation, sont une condition préalable à son extension. Ce premier projet sera effectif vers 2025. L'Agenda propose d'étendre le métro dans les années suivantes vers Saint-Loup ou Château-Gombert, mais aussi en envisageant une 3^e ligne de métro desservant Belle-de-Mai, le Merlan, Endoume et Bonneveine. A cette même échéance, les tramways marseillais et aubagnais pourraient faire jonction à la hauteur de La Barrasse.

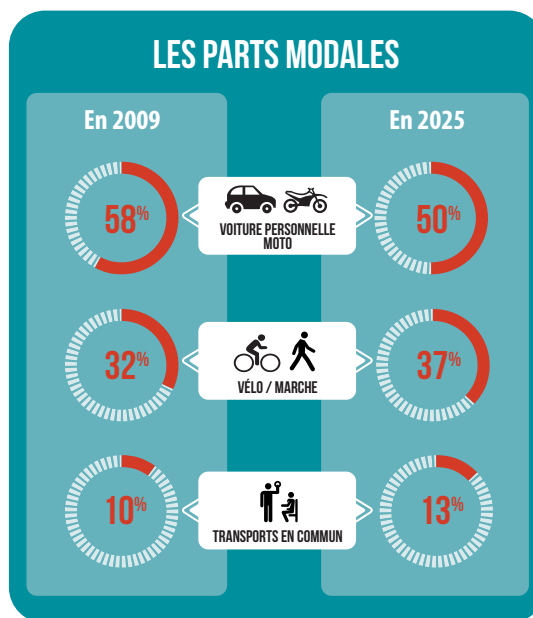
UN AGENDA EFFICACE SUR LA SATURATION ET LA POLLUTION

Avec plus de sept mois d'espérance de vie en moins à cause de la pollution atmosphérique, et à peu près autant de temps perdu dans les embouteillages dans une vie active, la vie des Métropolitains et l'attractivité du territoire sont dès à présent pénalisés par le tout-automobile. Toutes les actions de l'Agenda concourent à proposer une alternative crédible et, ainsi, diminuer la pollution et la saturation.

Un premier travail d'évaluation a été mené par les agences d'urbanisme et Air Paca pour confirmer ces



BILAN GLOBAL ANNUEL DES ÉMISSIONS NO_x



objectifs. Elles prennent en compte les analyses des PDU récents, une hausse de la population, et donc du nombre de déplacements. Ces travaux laissent envisager une baisse de 8% de la circulation automobile. Cette baisse, particulièrement sensible sur les axes les plus saturés (environ 10%) et en heure de pointe, sera suffisante pour limiter les congestions les plus fortes.

La hausse de la marche et du vélo contribuera fortement à ce report modal, mais aussi l'augmentation de 50% de l'usage des transports, pour atteindre un million de voyages tous les jours.

DES EFFETS POSITIFS À AMPLIFIER PAR UN URBANISME REPENSÉ

Le développement urbain peut, selon l'endroit et la forme qu'il prend, aussi bien amplifier les effets de l'Agenda que les annuler. La poursuite du développement passé aurait ainsi pour conséquence de saturer les routes à l'horizon 2025 autant qu'en 2009. Inversement, les pôles d'échanges peuvent être accompagnés de sites économiques ou résidentiels, les transports urbains Premium favoriser le développement urbain et, ainsi, créer un cercle vertueux d'usage des transports en commun.



UNE LOGIQUE ROUTIÈRE ET LOGISTIQUE À REPENSER

Pour devenir complet, le réseau routier principal doit encore être complété par la mise en service de L2 nord, le contournement routier de Martigues, deux projets largement engagés et, à plus long terme, par la liaison Fos-Salon.

L'Agenda prévoit d'autres aménagements routiers, voies, ou échangeurs, essentiellement pour faciliter les transports en commun, diminuer la place de la voiture dans les centres et limiter la circulation de transit.

Enfin, au-delà des nouvelles infrastructures, le développement des transports en commun sur les voies rapides et autoroutes nécessite une plus grande coordination des gestionnaires : État, Département, Métropole, concessionnaires autoroutiers. Un organe de gouvernance sera créé dans ce but, mais aussi pour développer une gestion durable des routes (trafic, matériaux, information...).

Chaque jour, près de 10 000 poids lourds chargés de fret traversent la métropole. Ils contribuent à l'insécurité des axes routiers, leur saturation, ainsi qu'à la pollution atmosphérique et acoustique. L'indispensable réorganisation de la logistique urbaine requiert une vision globale articulant développement économique et transport.

PROMOUVOIR LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

L'usage individuel de la voiture le plus répandu est aussi le plus pénalisant à cause de la multiplication des véhicules sur les routes. L'Agenda entend donc promouvoir l'usage raisonné de l'automobile à travers l'autopartage et le covoiturage. Il correspond à une véritable attente des habitants, de convivialité mais aussi de la nouvelle économie du partage.

L'Agenda encourage la diversification de l'autopartage sur l'ensemble du territoire, au-delà du centre de Marseille, en direction d'autres communes, des zones d'activité ou des pôles d'échanges. L'Agenda propose la création d'un réseau maillé d'aires de covoiturage sur les principaux axes routiers, en leur réservant du stationnement dans les parkings relais.

LE STATIONNEMENT, L'AUTRE FAÇON DE LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE

Lorsque le stationnement est jugé difficile ou coûteux, le recours à la voiture pour les trajets domicile/travail passe de 75% à 39%. Il constitue donc un levier important pour la réussite du nouveau système de mobilité, en favorisant le report de la voiture vers d'autres mo-

des pour tout ou partie d'un même déplacement, mais de manière différenciée selon le contexte : urbain, périurbain, villageois.

L'USAGE PARTAGÉ DE LA VOITURE SERA L'UNE DES CLÉS DE LA RÉUSSITE



Photo : © TOTEM mobi

LES MODES ACTIFS PRENNENT LEUR PLACE

Les enjeux de santé publique, fonctionnels et environnementaux placent aujourd'hui les modes actifs - marche et vélo - au cœur du système de mobilité durable. Pourtant, ils ne représentent que 39% des déplacements de moins de 3km, et moins de 1% en se limitant aux seuls vélos.

Leur potentiel de déploiement pour faire concurrence à la voiture sur certains trajets domicile-travail et domicile-lieu d'études est extrêmement important. L'Agenda se dote des moyens d'agir avec une direction dédiée aux mobilités actives. Dotée d'un budget spécifique, elle mettra en œuvre sa stratégie dans le cadre d'un Plan global d'action. Il permettra en particulier la continuité des principaux itinéraires cyclables : Eurovéloroute n°8, Via Massilia Sports, Via-Rhône, Véloroute nationale n°64 du littoral...

DES PÔLES D'ÉCHANGES AUSSI POUR LE VÉLO

Les abords des pôles d'échanges métropolitains seront aménagés, dans un rayon de 5 km, afin de faciliter le rabattement des piétons et cyclistes : aménagements cyclables, stationnements vélos, jalonnement directionnel piéton... Environ 3 600 places de stationnement

vélo seront intégrées aux pôles d'échanges métropolitains, majoritairement sous forme de consignes sécurisées, mais aussi en accès libre.

APAIER LES CŒURS DE VILLE

L'espace public sera adapté aux usages cyclistes et piétons. A partir de 2017, une charte d'apaisement des espaces publics sera portée par la Métropole, avec ses territoires et en lien avec les communes. Elle constituera le socle d'un appel à initiative en faveur des centres urbains.

DES SERVICES INNOVANTS

La Métropole proposera un soutien financier aux particuliers désireux de s'équiper d'un Vélo à Assistance Électrique. Une flotte de 2 000 vélos en location, disponibles dans les principaux pôles d'échanges, sera également créée. Enfin, l'application numérique de mobilité « Le Pilote », intégrera un volet vélo.



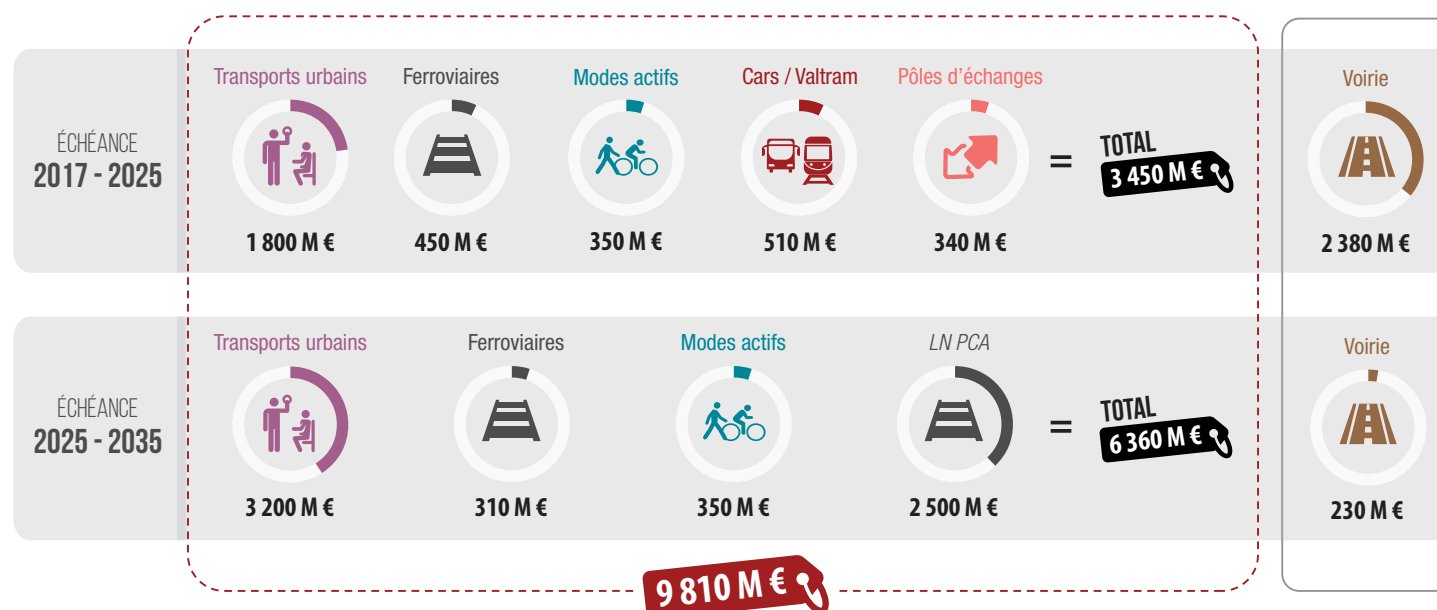
LE PLUS IMPORTANT EFFORT D'INVESTISSEMENT EN 50 ANS

Le programme d'action de l'Agenda nécessite plus de 9,8 milliards d'euros sur la période 2017-2035, y compris la LN PCA. Les projets routiers s'ajoutent à ce budget à hauteur de 2,6 milliards d'euros. A moyen terme, 2025, il s'agit ainsi de tripler l'investissement moyen des collectivités sur la période 2009-2013. Ces financements incombent principalement à la Métropole, mais d'autres acteurs y contribueront comme le

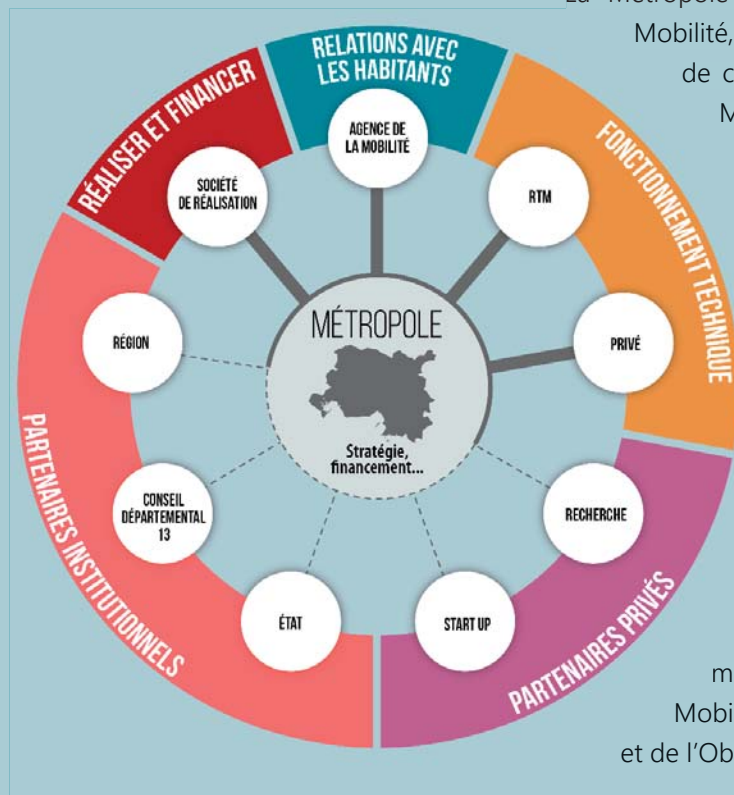
Conseil départemental, le Conseil régional, l'État, la SNCF... Il comblera le retard d'investissement des cinquante dernières années dû en bonne partie à l'État qu'il lui incombe désormais de contribuer à rattraper. Le développement massif des transports en commun modifie l'équation économique de ceux-ci. Plus de voyageurs et donc des recettes certes, mais aussi un coût de fonctionnement plus élevé. Si les évolutions

récentes de coûts et de recettes sont prolongées, il existe un risque d'augmentation du déficit des transports. Le budget métropolitain serait alors appelé à contribution. L'Agenda identifie une hypothèse alternative permettant de limiter ce risque, en mobilisant, de manière raisonnable, différents leviers.

VENTILATION DES FINANCEMENTS DES INFRASTRUCTURES



L'AGENDA DE LA MÉTROPOLE, UN PROJET COLLECTIF



La Métropole Aix-Marseille-Provence porte, à travers son Agenda de la Mobilité, une vision stratégique et un projet concret et ambitieux à même de changer la mobilité. Pour réussir, l'ambition et la volonté de la Métropole doivent impérativement être partagées avec tous les acteurs concernés, publics certes – État, Conseil départemental et régional, exploitants publics comme la RTM, la RDT et la SNCF – mais aussi les entreprises, de la start-up à la plus grande multinationale, le monde associatif, les habitants, les touristes.

Avec les acteurs publics, il s'agit de coordonner, cofinancer et accélérer la réalisation des infrastructures. Une structure dédiée à cet effet doit être mise en place dans les plus brefs délais. Elle sera dotée des financements et des équipes techniques nécessaires.

Avec l'ensemble de la société métropolitaine, il s'agira d'expliquer, de motiver à changer ses habitudes, mais aussi partager les résultats de l'Agenda et améliorer les actions métropolitaines. Telles seront les missions de l'Agence de la Mobilité, au contact des habitants, des entreprises ou des associations ; et de l'Observatoire métropolitain des mobilités.

**MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE
PROVENCE**

DOCUMENT RÉALISÉ AVEC

agAM
AGENCE D'URBANISME
DE L'AGGLOMÉRATION
MARSEILLAISE

&

aupa
Agence d'Urbanisme Pays d'Audoubert

