



## La connaissance des mobilités, quels enjeux ?

### CHIFFRES-CLÉS

**+ de 183 millions**

Nombre de voyages annuels réalisés sur les réseaux de transports collectifs du territoire (urbains et interurbains)

**+16%**

Hausse de la fréquentation sur le réseau de TCSP marseillais (Tramway + Métro) depuis 2010

**8,5 millions**

Nombre de voyages effectués sur les lignes CarTreize desservant le territoire de MPM

**650 000**

Nombre de déplacements quotidiens à l'échelle de la Métropole

**36%**

Part des déplacements effectués à pied sur le territoire de MPM

Parce qu'elle façonne nos territoires, la mobilité quotidienne cristallise des enjeux particulièrement prégnants au sein des politiques d'aménagement et de développement des territoires, de préservation de l'environnement ou encore de santé publique. Les impacts de nos pratiques de déplacements sur nos modes de vie sont nombreux (budget, temps de parcours, choix résidentiel), ainsi que leurs corollaires sur l'environnement (pression sur les ressources, émissions de gaz à effet de serre, exposition aux polluants, manque d'activité physique...).

L'évolution des modes de vie bouleverse l'appréhension de notre mobilité quotidienne. L'ouverture des données et les innovations numériques ont fait émerger de nouveaux services et outils à destination d'individus de plus en plus mobiles et connectés. La révolution numérique participe alors d'une montée en puissance de nouveaux usages de mobilité "partagée", et d'un relatif désintérêt des moins de 30 ans pour la possession du permis de conduire ou d'un véhicule personnel.

Le partage et le suivi des données de mobilité constituent des leviers majeurs pour améliorer la compréhension collective des usages et des besoins de déplacements sur un territoire, et orienter au mieux les décisions publiques. C'est à l'aune de ces enjeux qu'a été mis en place un outil de suivi sur le territoire de l'agglomération marseillaise.

L'échéance métropolitaine met désormais en exergue la nécessité d'une amélioration du socle de connaissance des mobilités à l'échelle de ce nouveau territoire de projet. L'enjeu de l'organisation d'une mobilité plus durable est largement partagé par tous les acteurs du territoire (institutions, monde socio-économique, habitants...), et les pouvoirs publics auront donc plus que jamais besoin de repères et d'outils pour appréhender les pratiques et les besoins de déplacements à cette nouvelle échelle.

# L'observatoire des Mobilités de l'agglomération marseillaise

## Une production partenariale

Depuis 2012, l'Agam et MPM se sont engagés dans un travail de structuration d'un observatoire des Mobilités sur le territoire communautaire. La dynamique de projet du Plan de déplacements urbains 2013-2023 a permis d'impulser une mobilisation des partenaires, et d'étendre ainsi les champs d'observation au-delà du stationnement automobile (suivi depuis 2005).

L'observatoire des Mobilités a vocation à se positionner comme l'outil de référence pour le suivi des pratiques et des moyens engagés en faveur du changement des comportements de mobilité sur le territoire de MPM.

Cadre privilégié d'échanges et de partage entre les partenaires et acteurs locaux de la mobilité, ce nouvel outil répond à un double objectif :

- ▶ constituer un outil d'aide à la décision pour orienter les processus décisionnels des politiques publiques locales de mobilité ;
- ▶ alimenter l'évaluation du Plan de déplacements urbains de Marseille Provence Métropole.

## OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS

Les tableaux de bord détaillés de l'observatoire sont disponibles en téléchargement sur le site de l'Agam.

Cette première édition présente, par thématique, les chiffres clés de l'année 2014 et l'ensemble des indicateurs de suivis, issus du traitement des données recueillies auprès des différents partenaires.

Quelles sont les grandes tendances 2014 ? De la grande accessibilité au développement de la mobilité active comme la marche à pied ou le vélo, en passant par les transports collectifs, l'auto-partage ou encore la sécurité routière et la qualité de l'air, l'observatoire décrypte l'ensemble des composantes de la mobilité sur le territoire, tous modes confondus.

Toutes nos ressources @ portée de clic sur [www.agam.org](http://www.agam.org)



### PAROLES D'ACTEUR

**Yannick TONDUT**

Directeur général adjoint Mobilité,  
communauté urbaine  
Marseille Provence Métropole

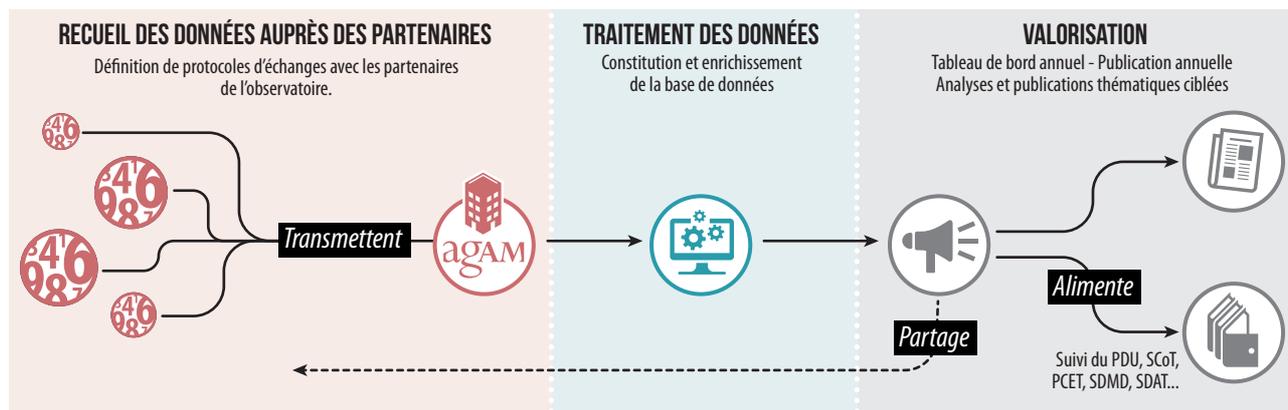
“Comprendre pour prévoir et prévoir pour agir” la formule d'Auguste Comte illustre parfaitement le rôle d'un observatoire. Les éléments de compréhension de la situation existante et des dynamiques à l'œuvre sur le territoire sont essentiels aux techniciens que nous sommes. D'abord, pour proposer aux élus des données qui leur permettront de prendre les décisions en pleine connaissance de cause. Le fait de pouvoir appuyer sur des données fiables et objectives est essentiel plutôt que de devoir nous contenter de nos représentations plus ou moins exactes et de ce qui fait la une des journaux.

Au-delà du cercle des décideurs, la diffusion de la connaissance sur les phénomènes de mobilité est précieuse. Plus la prise de conscience du public sera grande, plus on aura de chance de mettre en œuvre des politiques publiques efficaces et durables, par exemple dans le domaine de la sécurité routière.

L'Agence d'urbanisme est bien placée pour jouer ce rôle. En tant qu'outil partagé et transversal, elle a toute légitimité à récolter les données auprès des différents acteurs, qualifier leur pertinence, et les structurer pour en tirer des enseignements qualitatifs. Au-delà des chiffres bruts, c'est la façon de les représenter et de les “faire parler” qui est essentielle. C'est toute la valeur ajoutée de l'Agam.

Cette première édition de l'observatoire des Mobilités permet de compiler dans un même document des données existantes mais éparpillées. C'est une première édition qui ne demande qu'à croître et à s'enrichir avec un approfondissement des données dans tous les domaines. Chaque réponse appelle une nouvelle question, car la mobilité est un phénomène très complexe. Plus nous aurons des analyses fines des pratiques, mieux nous pourrions mettre en œuvre des politiques pertinentes.

Demain, l'observatoire devra logiquement s'ajuster à l'échelle de la Métropole, mais vu l'étendue du territoire, il devra garder une capacité à produire des analyses à des échelles plus petites, par bassin de déplacements par exemple. Il pourra également multiplier les comparatifs avec d'autres villes. C'est très important de se situer par rapport aux autres.”



➤ MODE DE FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE

## La mobilité durable au cœur de la transition énergétique

Dans le contexte d'une plus forte prise de conscience des impacts environnementaux et sanitaires d'un modèle de déplacements exclusivement fondé sur l'usage de l'automobile (émissions de gaz à effet de serre, insécurité routière, maladies respiratoires...) les réflexions et les initiatives se multiplient au profit d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement. L'adoption de la loi pour la transition énergétique, ainsi que l'accueil par la France de la COP21 en 2015 replacent les enjeux de mobilité durable sur le devant de la scène, en leur donnant plus de place dans le débat public.

### La transition énergétique c'est quoi ?

Pour répondre aux enjeux environnementaux, à l'épuisement des ressources, aux impératifs de protections environnementales et à l'évolution des prix, la transition énergétique vise à instaurer un nouveau modèle énergétique français, plus durable, pour préparer l'après-pétrole.

La priorité aux transports propres constitue l'un des cinq objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, promul-

guée le 18 août 2015. Y sont déclinées les actions concrètes suivantes : l'incitation à l'achat de véhicules propres (et à l'installation de points de recharge à domicile), le développement de plans de mobilité d'entreprises pour favoriser les pratiques de mobilité alternatives, et une incitation à l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail (mise en place d'une indemnité kilométrique vélo).

La mise en œuvre des actions de promotion de la mobilité alternative (développement des transports collectifs, de la pratique du vélo et de la marche à pied) telles qu'inscrites au PDU, participera activement à l'atteinte du facteur 4 (réduction de 40 % des émissions de gaz à effets de serre d'ici 2030, par rapport à 1990).

### Sur MPM, un développement de l'utilisation des véhicules électriques

En 2015, MPM a mis en place un réseau "Electra", stations de recharge pour véhicules électriques. En novembre, 8 stations de recharge pour voitures étaient installées sur Marseille (6), Cassis (1) et La Ciotat (1) et 9 stations de recharge pour vélos à Marseille. Les stations pour vélos permettent d'offrir 105 emplacements (stationnement sécurisé et gratuit pour les usagers). 23 supplémentaires sont programmées pour 2016.

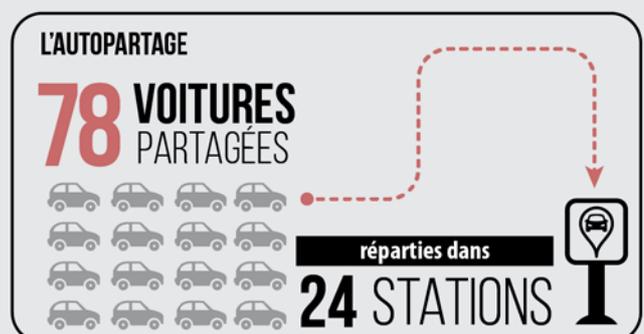
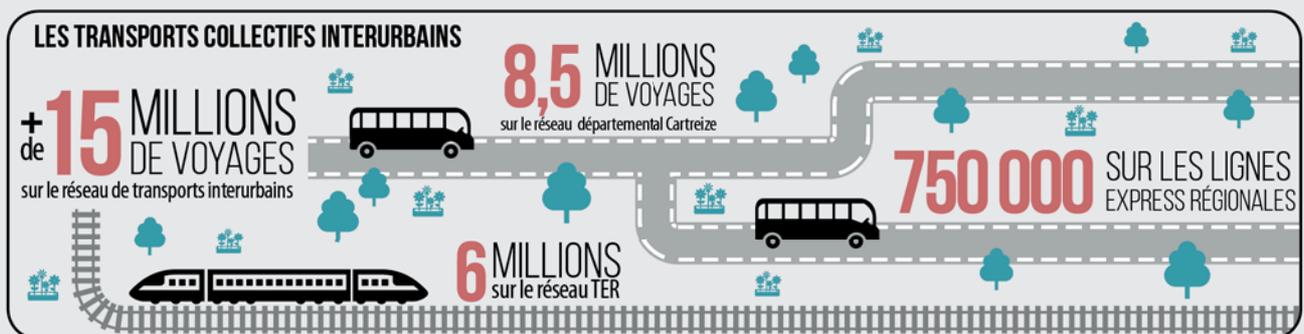
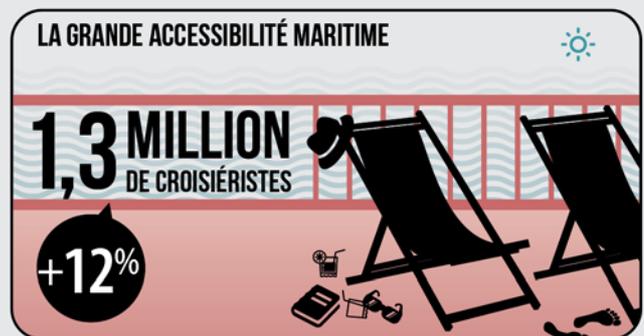
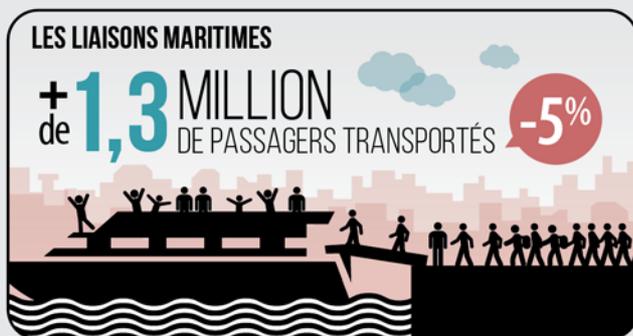
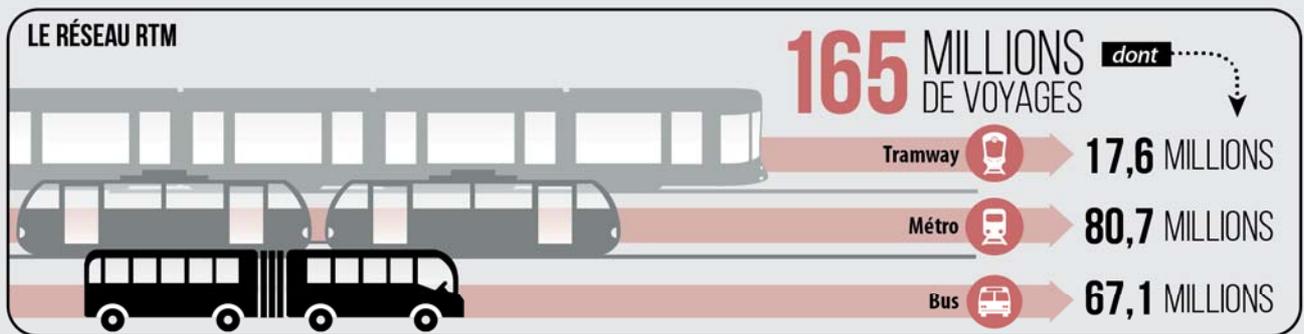
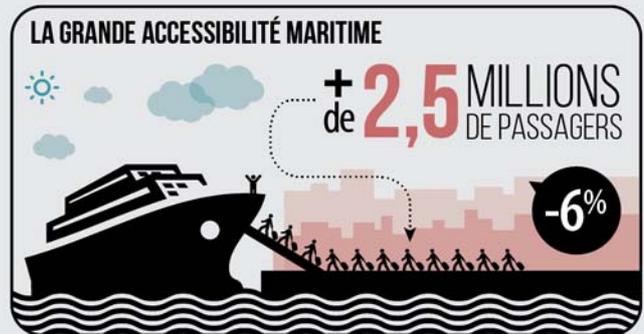
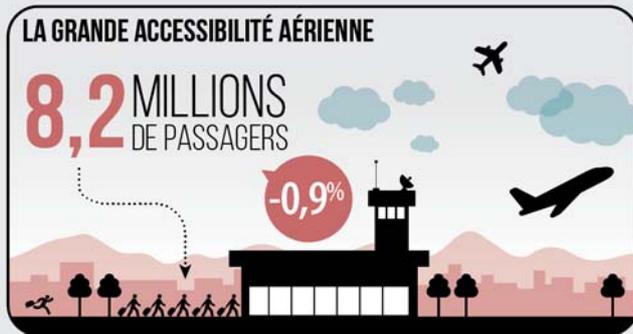
Forte de son succès, la convention cadre de subvention relative à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), testée en 2013, a été reconduite en 2014 et 2015. Ainsi, depuis sa mise en place, 542 particuliers résidant sur le territoire de MPM ont pu bénéficier de ce dispositif, à savoir une participation de MPM à l'achat d'un VAE à hauteur de 25% et dans la limite de 400 euros et 100 dossiers sont en attente.

MPM subventionne aussi des entreprises privées telle que TOTEM mobi, une start up marseillaise. L'entreprise propose des véhicules électriques (Renault Twizy) en libre-service disponibles dans le centre de Marseille, à La Pointe Rouge et Saint-Barnabé ainsi que dans des stations satellites pour un tarif très compétitif, sans réservation et sans retour nécessaire au point de départ.



# Les chiffres clés 2014 sur le territoire de MPM

Les pourcentages d'évolution portent sur la période 2013-2014.



## LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORTS COLLECTIFS À MARSEILLE



L'Estaque

Îles du Frioul Pointe Rouge

Vers Aix-en-Provence

Vers Hôpital Nord  
Vallon des TuvesCAPITAINE GÉZE  
Mise en service fin 2016

BOUGAINVILLE

ARENÇ - LE SILO

JOLIETTE

SAINT-CHARLES

5 AVENUES

RÉFORMES

NOAILLES

CASTELLANE

PÉRIER

ROND-POINT DU PRADO

SAINTE-MARGUERITE  
DROMEL

Vers Luminy

ST-JÉRÔME

EINSTEIN

B3B

LA ROSE

FRAIS VALLON

M1

38 MALPASSÉ

81 SAINT-JUST

LA FOURRAGÈRE

LES CAILLOLS

T1

P

P

P

P

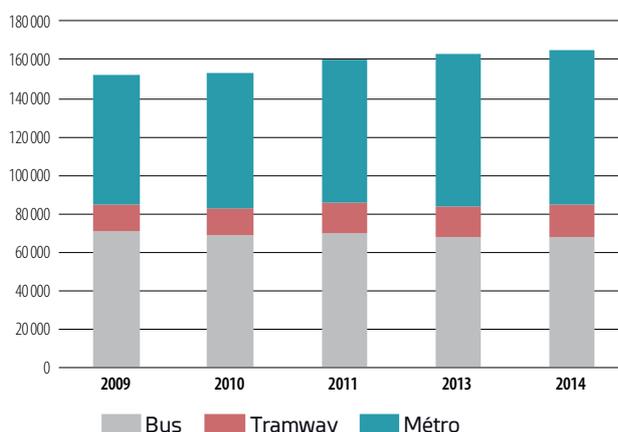
P

P

# Retour sur les faits marquants de l'année 2014

## La progression des réseaux de transports collectifs

L'offre de transports collectifs urbains du territoire est organisée autour de sept réseaux distincts, parmi lesquels le réseau de la RTM, qui dessert les secteurs les plus denses de l'agglomération (86% de la population sur 53% du territoire), et concentre en 2014 près de 90% de l'offre et 98% de la fréquentation globale, soit 165 millions de voyages sur les 168 comptabilisés sur l'ensemble des réseaux.



⊕ FRÉQUENTATION DU RÉSEAU RTM (VALIDATIONS ANNUELLES EN MILLIERS)

## Un réseau étendu et diversifié

Les réseaux de transports collectifs se sont considérablement développés sur l'agglomération au cours de la dernière décennie. En témoignent les importants développements opérés sur le réseau marseillais : mise en service des deux lignes de tramway et extension de la ligne 1 du métro entre Timone et la Fourragère en 2010, amélioration progressive du niveau de service (extension de l'amplitude horaire, optimisation des fréquences de passage), développement d'un réseau de parkings-relais à proximité des terminus et des pôles d'échanges (plus de 2 300 places offertes au sein de 10 parkings relais en 2014), mise en service de deux lignes de navettes maritimes saisonnières<sup>1</sup> ou encore le développement récent de lignes de Bus à haut niveau de service<sup>2</sup> (BHNS).

L'offre proposée par les lignes interurbaines du département (réseau CarTreize) connaît également une forte progression, avec une augmentation continue des kilomètres parcourus sur le territoire depuis 2010 (+ 18 %).

1. Vieux-Port / Pointe Rouge en 2012, Vieux-Port / L'Estaque en 2013.

2. Lignes B2 (Bougainville (M2) / Vallon des Tuves), B3a (Malpassé (M1) / St-Jérôme Parking-relais) et B3b (La Rose (M1) / Technopôle Château-Gombert) mises en service en septembre 2014.



Ⓧ LE RÉSEAU DE TRAMWAY MARSEILLAIS POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT EN 2015, AVEC LA MISE EN SERVICE D'UNE TROISIÈME LIGNE (AREN-CASTELLANE)

### Des usagers de plus en plus nombreux dans le tramway et le métro

La montée en puissance du réseau de TCSP est un fait marquant de ces dernières années. Sa fréquentation enregistre une progression continue pour atteindre près de 98,3 millions de voyageurs transportés en 2014<sup>3</sup> (+ 16% depuis 2010), soit près de 60% de la fréquentation de l'ensemble du réseau. En 2014, cette hausse de l'usage est essentiellement portée par le tramway (+ 4% depuis 2013) et la ligne 2 du métro (+ 4% depuis 2013).

Le succès des transports collectifs n'est pas à imputer uniquement au développement des infrastructures. Les contraintes de circulation et de stationnement, l'amélioration de l'intermodalité, les grandes opérations de requalification de l'espace public engagées sur le centre-ville et l'évolution du budget transports des ménages peuvent également expliquer cette évolution des usages.

### Le succès des navettes maritimes

Ce sont plus d'1,3 million de voyageurs qui ont été transportés par les navettes maritimes en 2014, dont 35% sur les navettes saisonnières développées depuis 2012. Celles-ci offrent désormais, en complément des traversées régulières vers l'archipel du Frioul, des liaisons directes depuis le Vieux-Port vers les ports de l'Estaque et de la Pointe

Rouge entre le 29 mars et le 28 septembre, avec un niveau de service renforcé sur la période estivale.

Après des résultats très positifs sur les deux premières années de fonctionnement, l'année 2014 est marquée par une baisse relative de la fréquentation de ce service. Cette tendance est toutefois à mettre en perspective avec le resserrement de l'offre proposée (réduction de l'amplitude de fonctionnement et de l'amplitude horaire du service). Ainsi, rapportée au nombre de rotations et redressée par rapport au nombre de jours de fonctionnement, la fréquentation du service évolue positivement (+ 17% pour la navette PR et + 5% pour la navette l'Estaque). Les navettes restent un produit attractif, majoritairement utilisé pour un motif "loisirs".



Ⓧ 475 000 VOYAGES SUR LE SERVICE SAISONNIER DE NAVETTES MARITIMES AU DÉPART DU VIEUX-PORT (2014)

3. Validations brutes non corrigées de la fraude et des événements exceptionnels.  
Source : MPM

## Entre route et fer, une situation contrastée sur les liaisons interurbaines

Plus de 20 lignes CarTreize et 9 Lignes express régionales (LER) irriguent l'agglomération marseillaise et offrent des liaisons directes vers l'extérieur du territoire.

Si les cars départementaux gagnent toujours en attractivité, avec des indicateurs d'offre et d'usage en progression constante, le fer accuse, quant à lui, un net recul de fréquentation sur le territoire. Les facteurs explicatifs de cette baisse sont difficiles à isoler. En effet, le réseau ferroviaire du territoire semble souffrir des retards d'investissements, des problèmes de fiabilité qui ont marqué l'année 2014, ou encore de la saturation du plateau Saint-Charles. Mais si la baisse de fréquentation des lignes TER du territoire est légèrement plus importante que celle observée à l'échelle régionale (-8,6% sur MPM contre -6% en PACA), la baisse de l'usage du train reste une tendance observée au niveau national.

L'attractivité des transports collectifs routiers est donc clairement révélée sur les liaisons interurbaines du territoire. Le réseau départemental CarTreize, qui a notamment su développer une offre efficiente de navettes rapides autoroutières (depuis Marseille vers Aix, Aubagne ou encore l'est de l'Étang de Berre), présente une progression spectaculaire de sa fréquentation (+44% sur les cinq dernières années) sur le territoire. Plus de 8,5 millions de voyages sont comptabilisés en 2014.



Ⓛ NAVETTE AIX-MARSEILLE CARTREIZE : 2,5 MILLIONS DE VOYAGES EN 2014.

Et les Lignes express régionales, qui représentent de moindres volumes de passagers (748 000 voyages en 2014), apparaissent également de plus en plus attractives, avec une progression de la fréquentation de plus de 17% sur les trois dernières années.

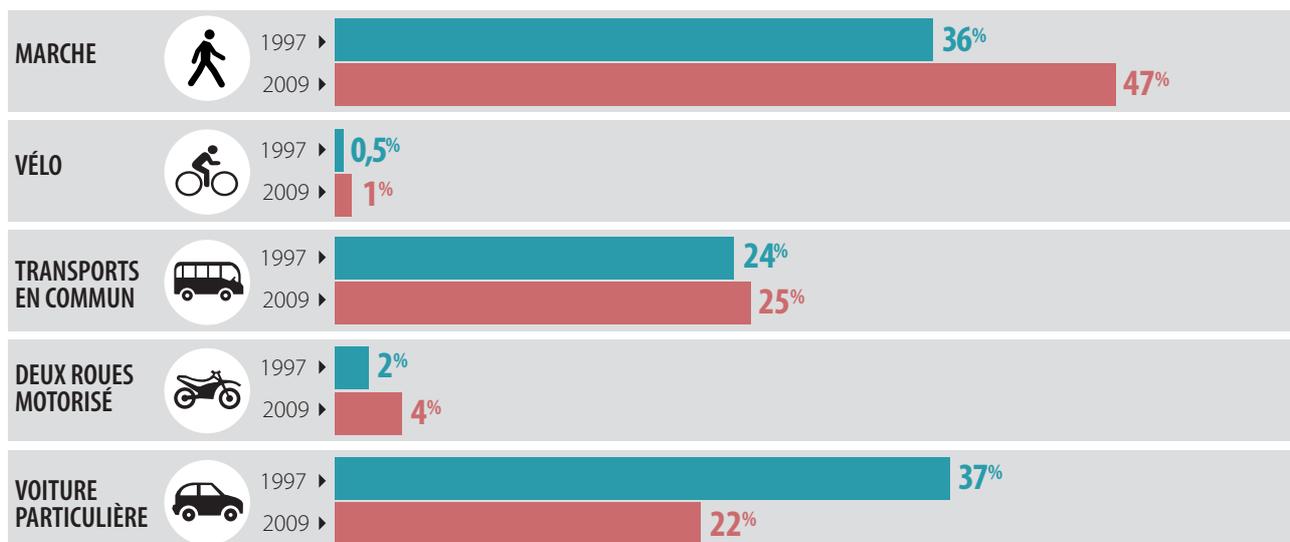
## Une mobilité réinventée en centre-ville

### Des espaces publics requalifiés : l'effet accélérateur du tramway

Le tramway a été une formidable opportunité de réaménager la ville et ses espaces publics, dans la mesure où l'insertion urbaine de l'infrastructure a permis d'intervenir plus largement, de façade à façade. La réalisation du tramway marseillais a donc eu des conséquences fortes (nouveau partage de l'espace public) et symboliques (nouvelle image des axes structurants du centre-ville : Cours Belsunce, Canebière, Bd Longchamp, et depuis peu rue



Ⓛ ESPLANADE DU VIEUX-PORT REQUALIFIÉE. LES TRAVAUX DE LA SECONDE PHASE DU PROJET (RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI DE RIVE NEUVE ENTRE LA PLACE AUX HUILES ET LE BASSIN DE CARÉNAGE) ONT ÉTÉ ENGAGÉS POUR UN ACHÈVEMENT PRÉVU EN JUIN 2016.



⊕ COMPARAISON DE LA RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DANS L'HYPERCENTRE ENTRE 1997 ET 2009

de Rome...) sur la ville. Avec la réduction de la circulation automobile et du stationnement de surface le long du tramway, les mouvements piétons sont désormais facilités par de nouveaux espaces plus largement dimensionnés, ainsi que par une ambiance paysagère plus qualitative.

Au-delà de ces interventions, le centre-ville a fait l'objet d'une ambition forte en faveur d'une amélioration de la qualité de ses espaces publics. Ainsi en 2013, l'opération emblématique de semi-piétonnisation du Vieux-Port a permis de libérer l'espace public de l'emprise automobile, et de replacer le piéton au cœur du fonctionnement de ce site.

### Le report modal de la voiture vers les modes alternatifs : une réalité engagée

Avec l'amélioration des conditions d'accessibilité en transports collectifs des secteurs desservis, et les requalifications de voies associées, le tramway a eu un effet significatif sur les pratiques de mobilités, participant du report modal de l'automobile vers les transports collectifs et la marche à pied.

En 2009, l'analyse comparée des pratiques de mobilité sur la dernière décennie mettait déjà en évidence une forte progression de la marche à pied (+ 11 pts) au détriment de l'usage de la voiture (- 15 pts). La part des TC augmentait alors déjà dans les déplacements d'échanges depuis/vers le centre-ville, quand les déplacements internes, effectués sur de plus courtes distances continuaient alors majoritairement d'être réalisés à pied (88%).

La forte hausse de fréquentation des transports collectifs sur les cinq dernières années, ainsi que les comptages piétons réalisés sur l'hypercentre, nous permettent d'ap-

précier la poursuite de la progression des pratiques alternatives à l'automobile sur ce territoire. En certains points de l'hypercentre marseillais, la fréquentation piétonne a fortement augmenté entre 2008 et 2013 (+ 18% le samedi, + 11% le midi en semaine).

### Le tourisme maritime : une activité en plein essor

Avec 1,3 million de croisiéristes accueillis en 2014 (+ 12% par rapport à 2013), Marseille se positionne désormais comme une destination forte du tourisme maritime méditerranéen (5<sup>e</sup> port de croisière méditerranéen en 2014). L'activité de croisière ne cesse de progresser depuis 2012 (+ 57%), quand dans le même temps, les lignes régulières évoluent à la baisse, fortement impactées par les diffi-



⊕ NAVIRE DE CROISIÈRE - PORT DE MARSEILLE



#### 📍 1 000 VÉLOS EN LIBRE SERVICE SUR LA VILLE DE MARSEILLE

cultés sur les liaisons avec la Corse notamment (-30% en 2014).

Participant de la mise en tourisme du territoire, le développement de l'activité de croisière renforce à son tour la pertinence d'une offre qualitative d'espaces publics, à l'instar de la promenade du Vieux-Port et du Bd du Littoral (entre le Fort-St-Jean et les Terrasse du Port) ou de la zone piétonne du Panier. L'offre des cheminements piétons sécurisés profite tout autant aux visiteurs du centre-ville qu'à ses usagers quotidiens et habitants.

## Le vélo : un potentiel sous exploité

### Pas encore d'effet "réseau" des itinéraires

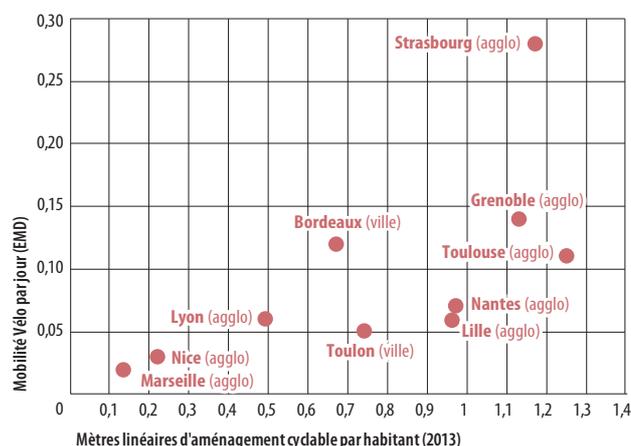
Malgré les avancées réalisées en matière d'apaisement de la circulation sur le centre-ville, les aménagements cyclables existants restent encore trop faibles et discontinus sur le territoire. Près de 160 km d'aménagements y sont recensés. Au-delà du linéaire, des contraintes à l'usage persistent (largeur d'aménagement insuffisante, stationnement automobile gênant, faible traitement des intersections...). Le rééquilibrage du partage multimodal de la voirie sera une condition essentielle de la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables efficient.

L'analyse du lien entre linéaire d'aménagement cyclable par habitant et usage quotidien du vélo donne des indications précieuses sur l'efficacité des aménagements

cyclables dans le développement de la pratique. En dessous de 0,5 mètre linéaire/hab., l'augmentation de la part modale est lente. Avec 0,14 mètre linéaire/hab., l'agglomération marseillaise se situe donc encore très en deçà de ce seuil.

### Un vrai potentiel d'usagers

Si l'on ne dispose pas de données récentes permettant d'évaluer la pratique cyclable actuelle (part modale de 0,5% en 2009 contre 3,9% en moyenne dans les centres urbains de plus de 100 000 hab.), l'analyse des données de fréquentation du service Le Vélo permet d'identifier un regain de pratique depuis 2012 (+45%). Le nombre de prises annuelles de vélo effectuées sur le service dépasse les



📍 LIEN ENTRE LINÉAIRE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET USAGE DU VÉLO



📍 CITIZ : 78 VOITURES PARTAGÉES PAR 1 900 ADHÉRENTS SUR MARSEILLE

900 000 en 2014 (soit près de 100 000 de plus qu'en 2013), inversant ainsi la tendance d'un recul continu de l'usage entre 2008 et 2012 (- 38%). Les interventions sur l'espace public et l'amélioration du niveau de service (extension du fonctionnement la nuit), peuvent expliquer en partie la hausse d'attractivité du dispositif.

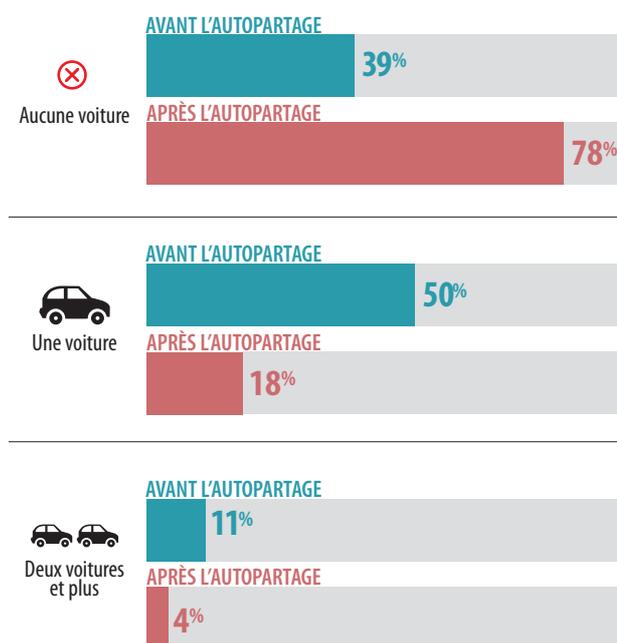
Si le service n'est pas un levier suffisant pour contribuer au développement d'un usage régulier du vélo sur le territoire, il donne plus de visibilité à une pratique qui permet de répondre à de nombreux besoins de déplacements sur le territoire. Ne serait-ce que sur des déplacements de proximité : près du tiers des déplacements de moins de 3 km (= 15 min à vélo) sont réalisés en voiture sur l'agglomération.

### La voiture partagée : un avenir prometteur

Le service d'autopartage Citiz offre à ses usagers une alternative efficace à la voiture individuelle, pour des trajets occasionnels. Tout en réduisant le nombre de véhicules en stationnement sur la voirie (une voiture partagée = 9 voitures individuelles), il permet aux usagers de réduire les coûts liés à la possession d'une voiture particulière ainsi que les contraintes de stationnement. Le développement de l'autopartage constitue alors un vrai enjeu pour limiter la pression du stationnement résident. En effet, l'enquête nationale réalisée en 2012 auprès des opérateurs d'autopartage met clairement en évidence l'impact d'un tel service sur la démotorisation personnelle : un tiers des adhérents ne possédait pas de voiture particulière avant d'être abonné, quand les ¾ ne sont plus motorisés après l'adhésion au service. Par ailleurs, la diminution obser-

vée des kilomètres parcourus en voiture après l'adhésion (- 41 %) révèle également une rationalisation de l'usage de la voiture au profit des autres modes.

À Marseille, l'avenir de la voiture partagée est prometteur. Le service Citiz s'est considérablement développé ces dernières années (27 véhicules et 5 stations supplémentaires déployées depuis 2011), et attire désormais toujours plus d'usagers (+ 42% depuis 2011). Le nombre de réservations a également fortement augmenté en 2014 (+ 16%), avec un succès marqué des nouvelles motorisations (hybrides et électriques) qui passent de 9% des réservations effectuées en 2013, à plus de 30% en 2014.



📍 IMPACT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA DÉMOTORISATION PERSONNELLE

# Explorer de nouvelles sources de données

Les objets connectés (téléphones mobiles...) donnent accès à de nouvelles données, s'affranchissant des limites administratives et des contraintes de production. L'Agam a commencé à évaluer leur pertinence et leur utilité.

Première source nouvelle, le suivi des traces des GPS automobiles, type Tom-Tom ou Coyote. Des sociétés privées collectent, rendent anonymes et traitent ces données pour identifier finement les volumes de trafic et les vitesses de circulation sur le réseau routier. Un premier usage de cette source a été fait par le CEREMA pour identifier des sites propres potentiels sur l'autoroute Aix-Marseille.

Seconde nouvelle source, le repérage et la géolocalisation des téléphones mobiles, là encore après une étape d'anonymisation. Ces données permettent une compréhension de la présence sur un site de personnes, selon l'heure ou le jour. Elles identifient aussi les flux entrant ou sortant. L'Agam les a utilisées pour comprendre par exemple le fonctionnement de zones commerciales ou économiques. Dernière source nouvellement mobilisée, la diffusion des horaires des transports en commun en open data par le site Le Pilote. L'utilisation de ces données pour comprendre le fonctionnement et le niveau de service des réseaux de transports est facilitée par des outils informatiques, développés en interne ou

en partenariat. De nouvelles modes de représentations de l'accessibilité aux services par les transports sont issus de ces travaux : isochrone, cartes d'accessibilité... Ils seront rendus disponibles en 2016 à travers un site internet.



➊ PLUS DE 17 RÉSEAUX DISPONIBLES DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE ET DES DONNÉES DISPONIBLES EN OPEN DATA.



## PAROLES D'ACTEUR

**Frédérique REFFET**  
Chef d'Unité Animation Politiques  
Transports Déplacements, Service Transports  
Infrastructures, DREAL PACA



“ Le territoire régional doit se doter d'une stratégie de capitalisation et de partage des données sur la mobilité. L'ouverture à la concurrence des autoroutes et de la SNCF ont notamment réduit l'accès à la donnée en mettant en avant des considérations de protection du secret de données sensibles dont les commerciales.

Le lancement d'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements sera très coûteuse. Il nous semble donc pertinent de mobiliser en complément des EMD d'autres sources de données. Le rôle de l'État est d'activer les projets de ce type. Nous nous lançons donc désormais dans le test d'utilisation des données des téléphones portables à partir de la base FloW. Nous allons, avec les DDT et le CEREMA, en décliner l'exploitation en commençant par les zones commerciales. Nous essayons également de contribuer à la création de données sur le trafic des poids Lourds avec d'autres outils tel que "FRETURB".

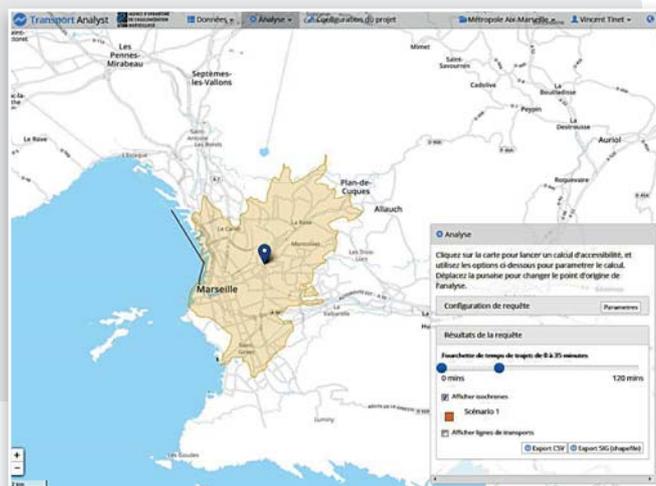
Avec l'arrivée de la Métropole, nous avons eu la possibilité d'avoir des financements spécifiques pour explorer le développement d'un nouvel outil de visualisation de la qualité d'accessibilité en transport collectif du territoire : "transport analyst". À partir d'une initiative lancée par le CEREMA, la DREAL, dans une démarche partenariale a concrétisé un prototype, qui va continuer à se développer sous l'impulsion de l'Agam. L'enjeu aujourd'hui est de croiser des données transport avec des données de territoire pour ensuite partager des analyses et aider à des prises de décisions les plus éclairées possibles.

En travaillant régulièrement sur les données et en se dotant d'outils comme les observatoires d'ingénierie partagée. Cela permet de "rationnaliser" les données disponibles et mobiliser les acteurs pour faciliter le partage et éviter les redondances dans les exploitations. cela peut être une piste intéressante pour les agences d'urbanisme. Il conviendra également de voir comment ces réflexions contribueront développer les plates-formes d'open data pour faciliter l'accès au plus grand nombre aux données. ”

## Représenter l'accessibilité : un nouvel outil

Dans un territoire et un système de transports complexes, comment représenter l'accessibilité du point de vue des usagers ? Un outil de visualisation développé par une start-up franco-américaine nous permet aujourd'hui d'y répondre. "Transport analyst" présente et compare de manière dynamique l'accès global à un territoire et à ses services à partir d'un point et selon différents modes de transports (à pied, en voiture, en transport en commun). Développé en open source, les données de Transport analyst sont issues de l'open data disponible : Le Pilote, SNCF, Open street map. Réservé aux techniciens dans un premier temps, il facilite l'analyse du système global de transports existant mais aussi la mesure de l'impact des projets. Véritable bouleversement dans les méthodes de travail, cet outil va apporter une vraie plus-value dans la manière d'analyser en temps réel et de concevoir les systèmes de transports. Il sera décliné dans une version simplifiée ouverte aux acteurs du territoire sur différentes thématiques : tourisme, emploi, équipements...

Cet outil a été développé à l'initiative d'un groupe de travail associant le CEREMA, la mission interministérielle pour le projet métropolitain, l'Agam et la DREAL qui l'a financé sur le fonds "Innovation transport". L'Agam est en charge de son pilotage sur le territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence.



## En savoir plus

### Bibliographie

- **Mobilité[s]** : Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence, Mission interministérielle Projet Métropolitain, 2014
- Enquête Nationale du Club des Villes Cyclables : "Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises", novembre 2014
- Enquête nationale sur l'autopartage, 6-T / ADEME / PREDIT, janvier 2013
- Enquête Ménages Déplacements, 1997 et 2009

### Études Agam

- Regards de l'Agam n°30 : Comprendre la mobilité métropolitaine, Agam, février 2015
- Regards de l'Agam n°21 : Métro et tramway marseillais : un réseau en mouvement, Agam, mai 2014
- Bilan environnemental des déplacements de MPM, Agam, février 2013
- Série Focus sur les déplacements métropolitains, Agam, 2011-2012
- Observatoire du stationnement, Agam – MPM – Ville de Marseille, rapport annuel 2011-2013

Directeur de la publication : Christian Brunner  
 Rédaction : Liza Gayral, Vincent Tinet,  
 Isabelle Collet  
 Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam  
 Marseille - Décembre 2015  
 Numéro ISSN : 2266-6257

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise  
 Louvre & Paix – La Canebière – CS 41858  
 13221 Marseille cedex 01  
 Tél : 04 88 91 92 31 - e-mail : agam@agam.org

Toutes nos ressources @ portée de clic sur [www.agam.org](http://www.agam.org)  
 Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter