

Marseille : un outil d'information multimodale à l'échelle de l'aire métropolitaine

Périmètre de transports urbains de Marseille :
807 000 habitants

Aire métropolitaine marseillaise (AMM) :
1,6 million d'habitants

- Marseille, capitale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- 3e agglomération française après Paris et Lyon
- À 3 heures de Paris par le TGV Méditerranée
- Activités économiques : ville portuaire, pétrochimie, sidérurgie, industrie agroalimentaire, nouvelles technologies
- Répartition modale sur l'aire métropolitaine marseillaise (*) :

| | |
|--------------|------|
| Voiture : | 55 % |
| TC : | 10 % |
| Marche : | 32 % |
| Deux-roues : | 2 % |
| Autre : | 1 % |
- Nombre de déplacements par habitant de l'AMM par jour : 3,4 (tous modes)
- Motorisation dans l'AMM : 1,14 voiture par ménage
- Particularité : nombreux PTU dans le département. Le PTU de Marseille ne couvre pour l'instant que la seule commune de Marseille, bien que Marseille et 17 communes viennent de former une communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- Nombre de voyages TC par habitant et par an dans le PTU de Marseille : 171 (**)

(*) Enquête déplacements 97.

(**) Annuaire TCU 2000 - CERTU - Données 1999.

1. Les autorités organisatrices des transports : un territoire en pleine mutation institutionnelle

L'organisation des transports dans l'aire métropolitaine marseillaise est historiquement éclatée : elle comporte plusieurs PTU et de multiples opérateurs.

Le PTU de Marseille était jusqu'à présent limité au seul territoire de la commune (807 000 habitants), la ville de Marseille étant l'autorité organisatrice des transports urbains. Depuis le 1er janvier 2001, suite à la loi Chevènement encourageant l'intercommunalité, Marseille et 17 communes forment une communauté urbaine.

Des changements d'organisation ont également concerné les deux agglomérations limitrophes de Marseille, Aubagne et Aix-en-Provence :

- le Syndicat intercommunal des transports du canton d'Aubagne (SITCA), déjà AOTU sur un PTU de 6 communes et 65 700 habitants, interviendra dorénavant sur un périmètre plus vaste par délégation de la nouvelle communauté d'agglomération d'Aubagne ;
- la commune d'Aix-en-Provence, jusqu'à présent AOTU, s'est associée à 33 autres communes pour former la communauté d'agglomération du Pays d'Aix.

Ces nouvelles communautés ont pour compétence obligatoire l'organisation des transports urbains. Le contexte institutionnel local est donc en pleine mutation sur le territoire départemental ; cependant, à la mi-2001, la gestion quotidienne des transports n'a été que peu affectée par ces changements, grâce à des conventions transitoires entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Par ailleurs, le Syndicat intercommunal des transports de l'est de l'Étang de Berre (SMITEEB), dont le territoire a été éclaté entre plusieurs intercommunalités, s'est transformé depuis le 31 décembre 2001, en un syndicat mixte. Ont adhéré la communauté urbaine de Marseille, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, la communauté d'agglomération Berre-Salon-Durance et le conseil général des Bouches-du-Rhône. Ce syndicat, sans avoir la qualité d'autorité organisatrice, assure transitoirement certaines compétences.

Le département des Bouches-du-Rhône est chargé de l'organisation du réseau départemental qui comprend actuellement 95 lignes routières.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (les TER). Cinq axes ferroviaires et 45 gares irriguent l'aire métropolitaine marseillaise.

2. Un exploitant urbain principal : la Régie des transports marseillais

La ville de Marseille a choisi de gérer ses transports directement : c'est donc une régie communale, la Régie des Transports Marseillais (RTM), qui est l'opérateur du réseau. La RTM, dont le chiffre d'affaires en 2000 a été de 400 millions d'euros, adhère au groupement AGIR.

Chaque autre AOTU de l'aire métropolitaine marseillaise a passé une délégation de service public (DSP) avec un exploitant : Autobus Aubagnais à Aubagne (SITCA), avec un chiffre d'affaires de 5 millions d'euros, GIE «Aix-en-bus» à Aix-en-Provence (chiffre d'affaires de 12 millions d'euros)... Le réseau départemental assure pour l'instant les liaisons entre ces différents PTU.

3. La politique des transports de Marseille

➔ Le PDU de Marseille 2000-2015

La ville de Marseille, en tant qu'AOTU, a lancé, en 1997, une démarche de planification des déplacements, conformément à la loi sur l'air de décembre 1996.

Le diagnostic déplacements a été élaboré sur l'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise englobant les villes de Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne et Martigues. Les actions inscrites au PDU ne concernent en revanche que le territoire de Marseille.

Les principaux objectifs du PDU sont de reconquérir le centre-ville, d'améliorer la qualité de vie et de s'ouvrir vers le reste de l'agglomération.

Pour répondre à ces objectifs, un grand nombre d'actions ont été prévues dont un important volet concerne l'amélioration des transports collectifs et de l'intermodalité.

➔ Le développement des réseaux métro et tramway à Marseille

La commune de Marseille est irriguée par deux lignes de métro, une ligne de tramway et 78 lignes d'autobus. Les lignes de métro ont été mises en service en plusieurs phases entre 1976 et 1992. La ligne de tramway est ancienne.

Le PDU prévoit à l'horizon 2015 un programme de développement des réseaux TCSP, très ambitieux :

- prolongement des deux lignes de métro existantes au nord et à l'est ;
- réalisation de trois lignes de tramway intégrant la rénovation de la ligne existante ;
- création de sites propres ou protégés pour les bus.

➔ Le développement du rôle métropolitain du réseau ferroviaire

Le PDU confirme la décision de créer, d'ici 2010, un réseau RER proposant une desserte cadencée dans l'aire métropolitaine marseillaise. Sur la commune de Marseille, il prévoit la réalisation des investissements suivants :

- l'aménagement de quatre pôles d'échanges RER / métro / tramway / bus ;
- la réouverture ou création de plusieurs gares ;
- la création de parcs relais dans les gares dédiées à la fonction d'échanges voiture/RER.

➔ La promotion de l'intermodalité

Parallèlement au développement des réseaux et des pôles d'échanges, les acteurs transport ont décidé de promouvoir l'intermodalité. Certains projets comme le système d'information Lepilote sont opérationnels, d'autres en sont au stade des études comme l'intégration tarifaire.

4. Un outil d'information multimodale : Lepilote

Lepilote est l'un des outils mis en place pour faciliter les déplacements dans l'aire métropolitaine marseillaise. Il est destiné à la fois à répondre aux besoins d'information des voyageurs au-delà des limites administratives de chaque autorité organisatrice, à aider les professionnels à donner une information complète sur les services de leur réseau et ceux des autres, et enfin, à donner une information en temps réel sur les perturbations de trafic.

Il est donc, par essence, multimodal et multipartenaires (autorités organisatrices et exploitants).

➔ L'origine du projet : Stradivarius

Le projet Lepilote s'inscrit dans le cadre d'un projet européen dénommé Stradivarius ayant pour thème les «déplacements intelligents». Il bénéficie, à ce titre, d'un soutien financier de la Commission européenne et du ministère chargé des transports au travers de son programme de recherche, le PREDIT.

Stradivarius est né de l'initiative de quelques collectivités (ville de Marseille, conseil général, communauté de villes d'Aubagne), d'exploitants de transport collectif (Régie des transports marseillais et SNCF) et routiers (direction départementale de l'équipement des Bouches-du-Rhône) qui en ont ensuite assuré la maîtrise d'ouvrage partagée.

L'objectif initial du projet Stradivarius était de trouver des systèmes favorisant le report modal de la voiture vers les transports collectifs, en particulier depuis l'A50 - autoroute reliant Marseille et Aubagne - en prévision de la saturation plus que probable de cette infrastructure.

Dans cette logique, le premier thème de réflexion a été l'information en temps réel sur l'état du trafic de l'A50 ; puis il est apparu nécessaire de mettre en place une tarification multimodale pour faciliter les reports souhaités, et d'informer sur les différentes solutions de transport. L'idée de réaliser un serveur multimodal pour l'ensemble de l'aire métropolitaine s'est ainsi imposée.

Stradivarius, démarré en 1997, comprend ainsi trois volets de recherche :

- un volet information sur les déplacements correspondant au système présenté dans cette monographie et baptisé en 2000 Lepilote ;
- un volet information en temps réel, qui consiste en la mise en place d'un réseau d'échanges d'informations entre les partenaires du projet ;
- un volet monétique-billettique, qui donne lieu actuellement à une expérimentation sur l'axe Marseille-Aubagne.

➔ Les fonctionnalités de Lepilote

L'objectif de Lepilote est de répondre à l'ensemble des besoins d'information des personnes qui ont à se déplacer.

Depuis sa mise en service en septembre 1999, il permet la recherche d'informations sur :

- les services de transport : lignes, horaires, tarifs, modifications de service, incidents en temps réel...
- la circulation (conseils, réglementation) et les perturbations prévues ;
- les lieux publics et les événements sportifs et culturels...
- les itinéraires optimisés de transports collectifs d'adresse à adresse pour les zones urbaines, d'arrêt (ou gare) à arrêt pour les zones périurbaines.

Depuis l'été 2001, il donne aussi :

- des informations sur la circulation et les perturbations en temps réel ;
- l'affichage cartographique des itinéraires et de l'état de la circulation (points rouge, orange, vert sur la voirie).

Le système est accessible au public, soit de chez soi sur Minitel ou sur Internet, soit en ville sur des bornes publiques Internet.

➔ La gestion de Lepilote

Le système d'information multimodale est géré, depuis le 1er janvier 2000, par l'association Lepilote.

Les adhérents de l'association sont :

- la Régie des transports marseillais (RTM) ;
- le Syndicat intercommunal des transports du canton d'Aubagne (SITCA) ;
- la communauté d'agglomération d'Aubagne (GHB) ;
- le conseil général des Bouches-du-Rhône, pour ses lignes départementales ;
- la SNCF, pour les axes régionaux concernés en accord avec la région, autorité organisatrice des transports régionaux ;
- la direction départementale de l'équipement (DDE) ;

auxquels viennent récemment de se joindre :

- la communauté urbaine de Marseille ;
- la communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Étang-de-Berre ;
- le Syndicat des transports de l'Est de l'Étang-de-Berre.

Les partenaires ont fait appel à une agence de communication pour choisir un logo, une charte avec une image indépendante : c'est ainsi qu'est né Lepilote.

Les missions de l'association sont la gestion du système, l'animation du groupe «utilisateurs» et le développement du serveur d'information.

Le suivi est assuré par les adhérents qui disposent de terminaux avec code d'accès leur permettant de faire les mises à jour : des correspondants ont été désignés chez chaque partenaire. La maintenance du système est, en revanche, externalisée.

Dans le cadre des perspectives ouvertes par la loi SRU, un syndicat mixte de coordination, associant l'ensemble des autorités organisatrices de transport, pourrait être créé et reprendre à terme l'activité de l'association Lepilote.

Chaque partenaire a conservé ses propres médias d'informations (central téléphonique, point d'accueil).

↳ L'avenir de Lepilote

Les partenaires actuels de Lepilote ont pour objectifs :

- d'élargir le partenariat
Le champ géographique ciblé par Lepilote est le territoire départemental. Le système intégrera également tous les services de transport desservant ce territoire depuis l'extérieur : accès à longue distance ou régional ;
- d'améliorer et de développer des interfaces entre les services offerts ;
- de renforcer les interfaces avec les systèmes d'informations des villes partenaires
Pour l'instant, le système est alimenté manuellement, sur son poste, par la personne en charge du suivi pour chaque partenaire-ville. L'objectif est de créer des interfaces entre le serveur Lepilote et les serveurs des villes pour éviter ces saisies spécifiques ;
- de créer à plus long terme un central d'appel téléphonique.

↳ Bilan

Le système est maintenant entré dans sa phase opérationnelle. Il y a actuellement 4 500 consultations par mois par Internet ou Minitel. L'objectif est d'atteindre 10 000 consultations grâce à une campagne de communication.

L'expérience montre que, même sans l'appui d'une structure commune d'organisation, une réflexion et un travail en commun permettent de mettre en place un outil d'intermodalité performant. La réussite du système repose, en grande partie, sur la responsabilisation des partenaires appuyés par l'association, sur la décentralisation des outils, sur le réseau d'informations entre partenaires. Au-delà des difficultés techniques, la difficulté de la mise en œuvre de tels outils réside plutôt dans les changements de mentalité qu'elle implique : renseigner au-delà de son propre réseau, rapprocher ses règles de fonctionnement, son vocabulaire de ceux des partenaires, accepter un autre logo, accepter une identité unique...