MINISTÈRE DE LA CULTURE
Liberté
Égalité
Fraternité

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

ensa m école nationale supérieure d'architecture de marseille

Livret IV

Workshop 2026

LA MOBILITÉ

Au rythme des flux

Comment connecter une métropole fragmentée ?

Workshop 2026

Directrice de la publication : Anne Bourgon
Comité éditorial : Maëva Lacroix Youf, Ted Schwaller et Alexandra Tesileanu, étudiants du studio de projet encadré par Julien Monfort, enseignant à l'ENSA-M
En partenariat avec la Métropole-Aix Marseille-Provence, DGS prospective, partenariats et Innovations territoriales
Remerciements : Domnin Rausher, Vincent Fouchier, Cindy Conessa, Olivier Sana

SOMMAIRE

Introduction

Chapitre 01

D'un réseau national à une métropole carrefour 11

Les lignes qui dessinent la France en mouvement 12

Un carrefour territorial au cœur des échanges 14

Entre mer et massifs, où faire passer les mobilités ? 15

Chapitre 02

La métropole au rythme de ses pulsations 19

Domicile-travail : habiter ici, travailler ailleurs 21

Les mobilités scolaires : Grandir au rythme de la voiture 26

Les flux étudiants : entre ancrage et mobilité 28

Les flux touristiques : l'injection saisonnière 30

Les flux économiques : à l'heure des camions 35

Chapitre 03

Des flux aux connexions : Les articulation du système 39

Les pem : Des flux aux correspondances 41

Les gares : des centralités en réseau 45

Les bus : la capillarité du système métropolitain 48

De la voiture au réseau métropolitain 50

Recoudre les courtes distances 52

Chapitre 04

Le bassin Sud-Est : un territoire en transition..... 55

Une métropole, six bassins de mobilité 57

D'un corridor saturé à un territoire connecté 58

Une ancienne ligne pour de nouvelles mobilités 60

INTRODUCTION

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'inscrit dans un territoire vaste, multipolaire et historiquement fragmenté, où les mobilités se sont longtemps organisées autour de la voiture et de réseaux de transport peu interconnectés. Pendant longtemps, les différents modes — ferroviaire, routier, bus ou transport urbain — ont fonctionné de manière relativement autonome, sans véritable logique d'intégration à l'échelle métropolitaine.

L'émergence d'un système de mobilité connecté et hiérarchisé est une dynamique récente. Elle s'appuie sur la volonté de dépasser cette fragmentation en construisant une armature commune de transport, articulée autour des grands corridors de déplacements, des Pôles d'Échanges Multimodaux et du Réseau Express Métropolitain (REM). Cette approche vise à transformer les infrastructures existantes en un réseau cohérent, capable de relier efficacement les différents bassins de vie.

Dans ce contexte, ce livret propose une lecture des mobilités métropolitaines comme un système intégré en construction, où les flux, les infrastructures et les projets (Val'Tram, Car+, REM, vélos, PEM) participent à une même logique de recomposition territoriale. Il met en évidence la manière dont la métropole cherche aujourd'hui à passer d'un fonctionnement en réseaux juxtaposés à un véritable système de mobilité interconnecté, plus lisible, plus efficace et plus durable.

CHAPITRE 01

D'UN RÉSEAU NATIONAL À UNE MÉTROPOLE CARREFOUR

LES LIGNES QUI DESSINENT LA FRANCE EN MOUVEMENT

En France, les mobilités occupent aujourd'hui une place centrale dans l'organisation du territoire. En 2019, un Français passe en moyenne 7h12 dans les transports par semaine, soit presque l'équivalent d'une journée de travail. Avec près de 180 millions de déplacements réalisés chaque jour, soit environ trois déplacements quotidiens par personne, la population française est devenue fortement mobile. Cette intensité des déplacements révèle cependant de fortes inégalités d'accès aux territoires et constitue un enjeu majeur d'aménagement pour l'État et les collectivités territoriales.

Ces déplacements sont rendus possibles par un réseau de communication dense et hiérarchisé : environ un million de kilomètres de routes, 12000 kilomètres d'autoroutes, 2100 km de lignes ferroviaires à grande vitesse et de nombreux équipements aéroportuaires. Ces infrastructures organisent les flux et participent à la structuration du territoire. Dans les métropoles, elles sont complétées par des réseaux de transports collectifs composés de bus, tramways et métros.

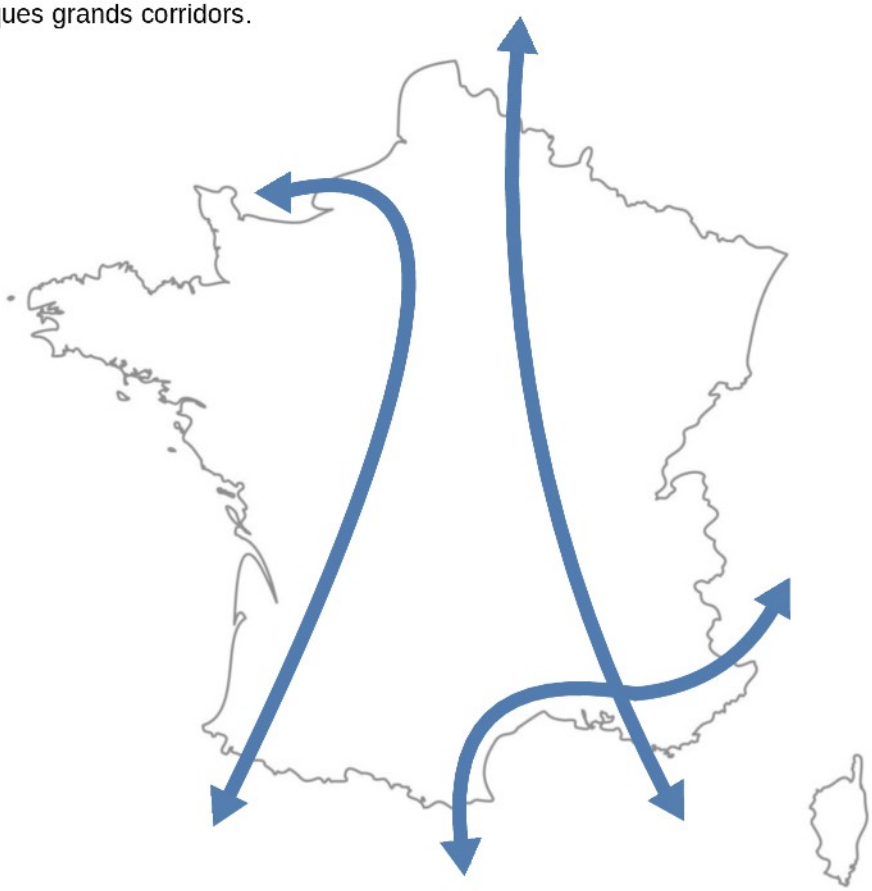
La densité de ces réseaux a cependant renforcé une organisation historique autour de Paris. Le réseau ferroviaire à grande vitesse et le système autoroutier restent largement structurés selon une logique en étoile autour de la capitale. Cette modernisation des transports a profondément transformé la perception du territoire : la France est désormais moins définie par les kilomètres que par les temps de parcours qui séparent les différents espaces.

Les grands flux de mobilité se concentrent ainsi autour de plusieurs corridors majeurs. Le premier relie le nord au sud-est du pays, en reliant les métropoles de Lille, Paris, Lyon et Marseille. Le second relie le nord au sud-ouest, en direction de l'Espagne, de l'Aquitaine et de la façade atlantique. Enfin, un troisième corridor suit l'arc méditerranéen, reliant Perpignan, Marseille, Nice et l'Italie.

L'État a longtemps accompagné le développement des mobilités par de grands projets d'infrastructures, notamment les lignes à grande vitesse et les grands axes autoroutiers, afin de mieux connecter les territoires français et européens. Ces réseaux ont permis de rapprocher les métropoles, mais ils ont aussi renforcé certains déséquilibres en concentrant les flux sur quelques grands corridors.

Aujourd'hui, les mobilités représentent également un enjeu environnemental majeur. Les transports participent fortement aux émissions de gaz à effet de serre et au dérèglement climatique. Dans le cadre de la transition écologique, les métropoles cherchent donc à repenser leurs systèmes de déplacement : réduction de la place de la voiture dans certains espaces urbains, développement des transports collectifs en site propre et amélioration des mobilités douces.

La mobilité apparaît ainsi comme un système complexe, à la rencontre entre infrastructures, territoires et usages. Elle permet de relier les espaces, mais elle révèle aussi les contraintes qui façonnent leur organisation.



Les grands flux de mobilité a l'echelle francaise

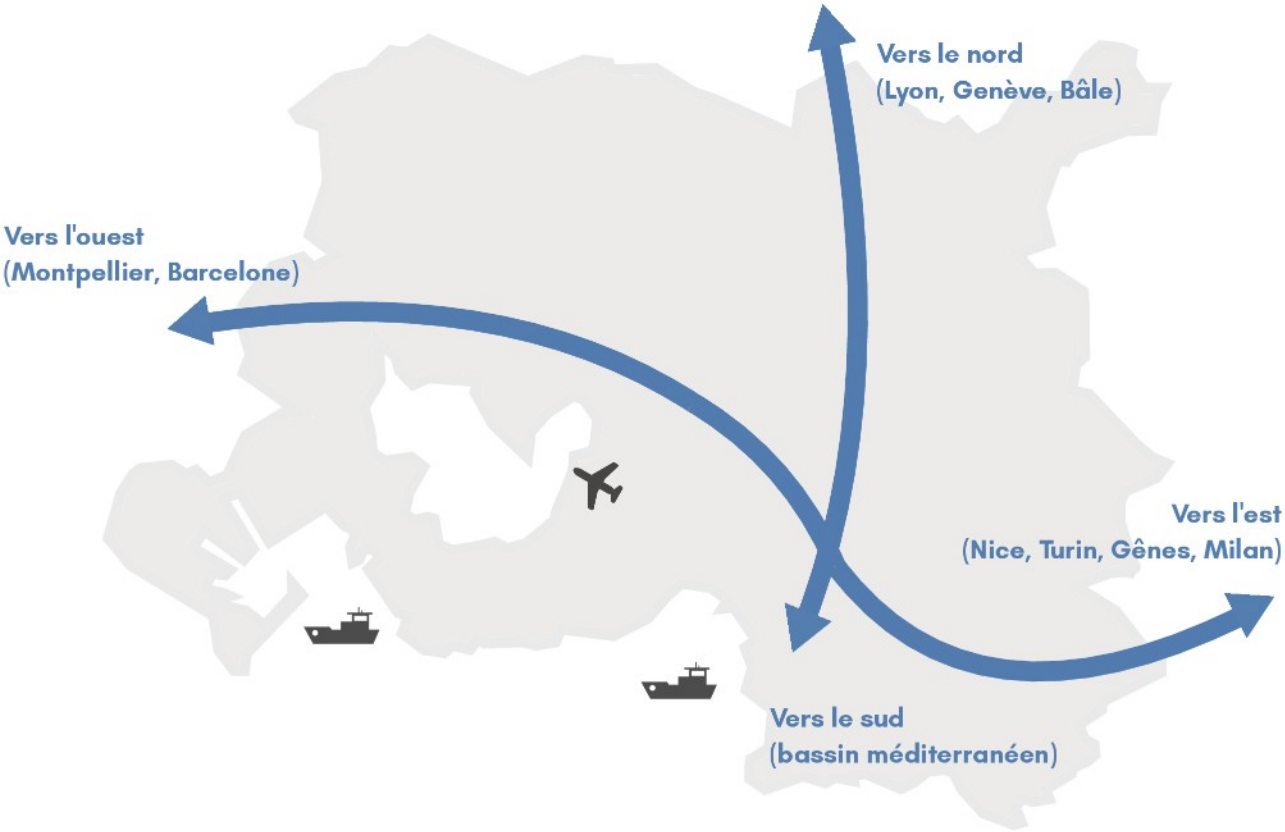
UN CARREFOUR TERRITORIAL AU CŒUR DES ÉCHANGES

Au sein d'une France devenue « hypermobile », la Métropole Aix-Marseille-Provence occupe une place singulière et stratégique. Deuxième métropole française par sa population derrière Paris, elle constitue l'aboutissement majeur de l'un des principaux axes de circulation du pays reliant Lille, Paris et Lyon au sud-est de la France.

Située au croisement de l'arc méditerranéen reliant Barcelone à Gênes et du couloir rhodanien reliant Marseille à Rotterdam, la métropole fonctionne comme une interface entre les échanges nationaux, européens et internationaux. Elle ne constitue pas seulement une destination, mais un véritable point de bascule géostratégique entre l'Europe continentale et la Méditerranée. Cette position s'appuie sur un ensemble d'infrastructures majeures qui structurent les flux de personnes et de marchandises.

Le Grand Port Maritime de Marseille, premier port de France, traite ainsi 81 millions de tonnes de fret et accueille 2,7 millions de passagers chaque année. L'aéroport Marseille-Provence joue également un rôle essentiel dans les connexions internationales, avec 107 destinations et près de 9 millions de passagers annuels. À l'échelle ferroviaire, la gare Saint-Charles constitue un nœud historique de convergence, concentrant à elle seule 61 % des flux longue distance de la métropole.

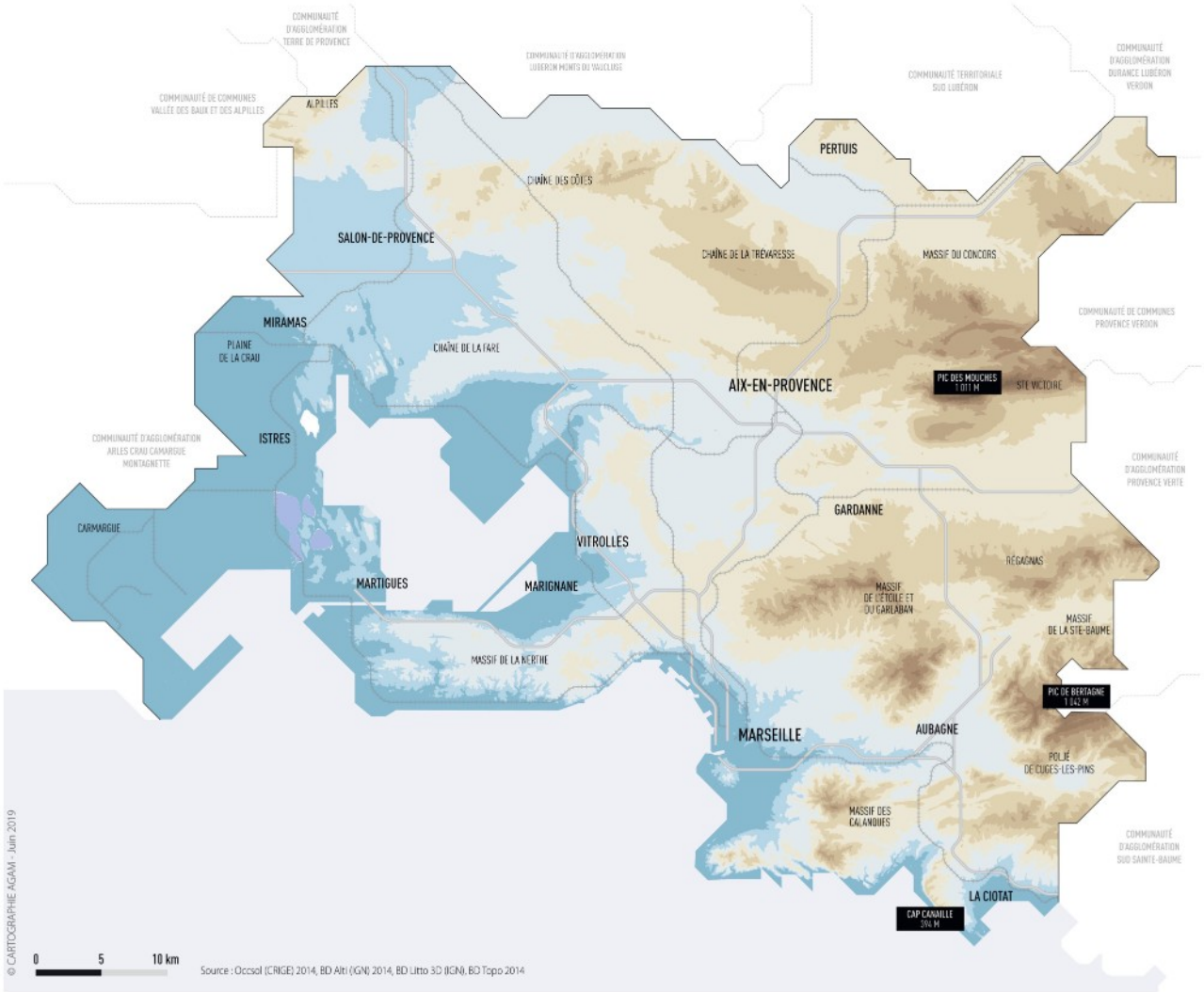
À la différence des modèles fortement monocentrés de Paris ou Lyon, Aix-Marseille-Provence repose sur une organisation multipolaire. Ce « territoire de points » associe deux grands pôles urbains, Aix-en-Provence et Marseille, dix villes moyennes et plus de 80 villages. Cette dispersion des centralités génère une forte intensité de déplacements, avec près de 6,5 millions de trajets quotidiens, révélant l'importance des réseaux dans le fonctionnement de la métropole.



ENTRE MER ET MASSIFS, OÙ FAIRE PASSER LES MOBILITÉS ?

Si la mobilité métropolitaine est par nature diffuse, elle se cristallise de manière spectaculaire sur trois corridors majeurs qui relient Marseille à ses principaux pôles satellites. Ces axes structurent l'essentiel des déplacements à l'échelle métropolitaine, concentrant plus de la moitié des trajets de plus de 7 kilomètres. Ils constituent les lignes de force du territoire, là où se superposent mobilités quotidiennes, économiques et logistiques.

Cette concentration des flux s'explique par une géographie qui canalise les déplacements dans des directions précises. Le relief encadre fortement les possibilités de passage : les massifs de l'Étoile, du Garlaban, des Calanques et de la Sainte-Victoire ferment certains espaces, tandis que les vallées de l'Arc et de l'Huveaune ouvrent des couloirs naturels. Les infrastructures et l'urbanisation se sont insérées dans ces passages contraints, renforçant des logiques de circulation déjà dictées par la topographie.



LE RELIEF DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE Source : Plan ed mobilite de la Metropole AMP

Le premier corridor relie Marseille à Aubagne, dans le bassin Est. Il s'agit de l'axe le plus fréquenté de la métropole, avec environ 220 000 déplacements quotidiens. Il constitue une liaison stratégique vers Toulon et le Var, où se superposent flux domicile-travail, logistique et transit régional.

Le deuxième corridor relie Marseille à Aix-en-Provence selon un axe nord-sud. Il structure la relation entre les deux principaux pôles métropolitains et concentre une mobilité pendulaire majeure, notamment liée aux fonctions administratives, économiques et universitaires, avec environ 100 000 étudiants.

Le troisième corridor relie Marseille à l'est de l'Étang de Berre, autour de Vitrolles et Marignane. Il organise un espace à forte vocation industrielle et aéroportuaire, reliant les zones d'activités majeures, le site d'Airbus et l'aéroport Marseille-Provence. Il combine flux de travailleurs, échanges économiques et connexions internationales.

Ces trois corridors révèlent une structure essentielle de la métropole organisé par concentration des mobilités sur quelques axes dominants reliant les principales centralités urbaines et économiques.

Échanges avec le bassin

- Aix-en-Provence - Pertuis - Gardanne
- Aubagne - La Ciotat
- Marignane - Vitrolles
- Istres - Martigues - Miramas
- Salon-de-Provence

Source : Ménages Déplacements des Bouches-du-Rhône 2009, flux redressés à 2017 suivant l'évolution de la population

CHAPITRE 02

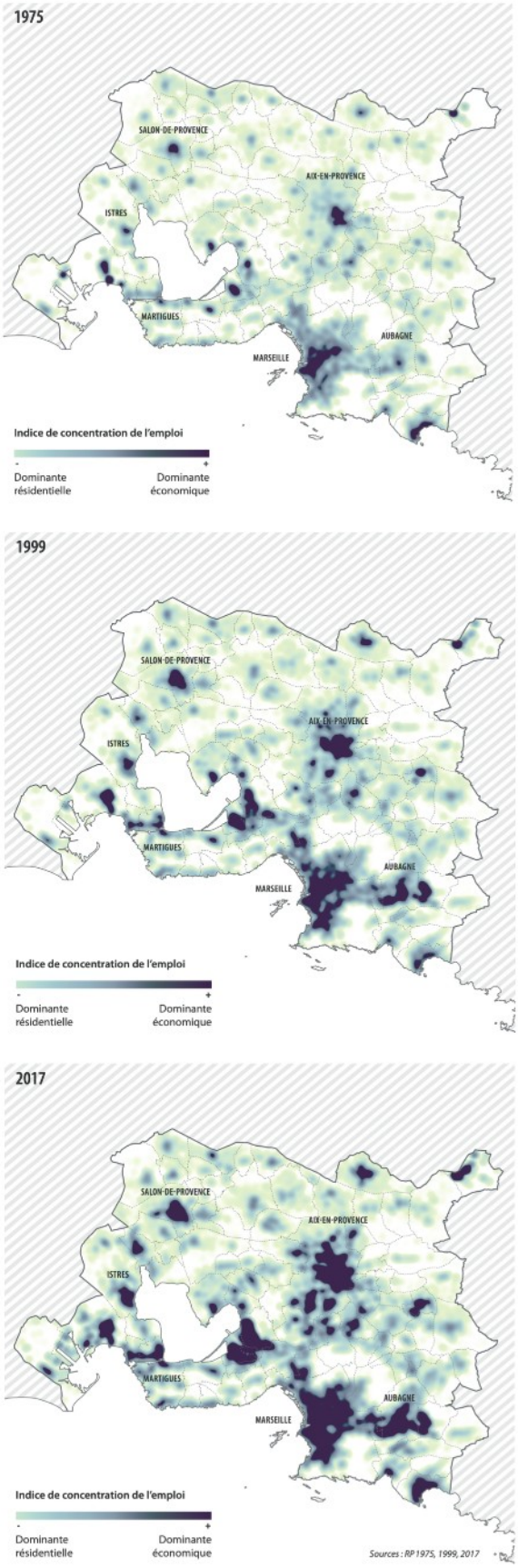
LA MÉTROPOLE AU RYTHME DE SES PULSATIONS

DOMICILE-TRAVAIL : HABITER ICI, TRAVAILLER AILLEURS

La mobilité peut être appréhendée comme un système de flux, c'est-à-dire comme un ensemble de déplacements reliant des lieux de départ à des lieux d'arrivée. Chaque flux possède une direction, une intensité et une temporalité propres. Il se modifie au rythme des activités humaines et révèle les relations de dépendance qui unissent les différents espaces de la métropole. La mobilité n'est donc pas seulement une question de distance ; elle est aussi une question de synchronisation des usages et de coexistence des déplacements.

Parmi ces flux, les mobilités pendulaires occupent une place centrale. Elles regroupent les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, d'études ou de scolarité et représentent près d'un tiers des 6,5 millions de déplacements réalisés chaque jour dans la Métropole Aix-Marseille-Provence. Leur particularité réside dans leur régularité : les mêmes personnes empruntent, à des heures similaires, des itinéraires souvent identiques.

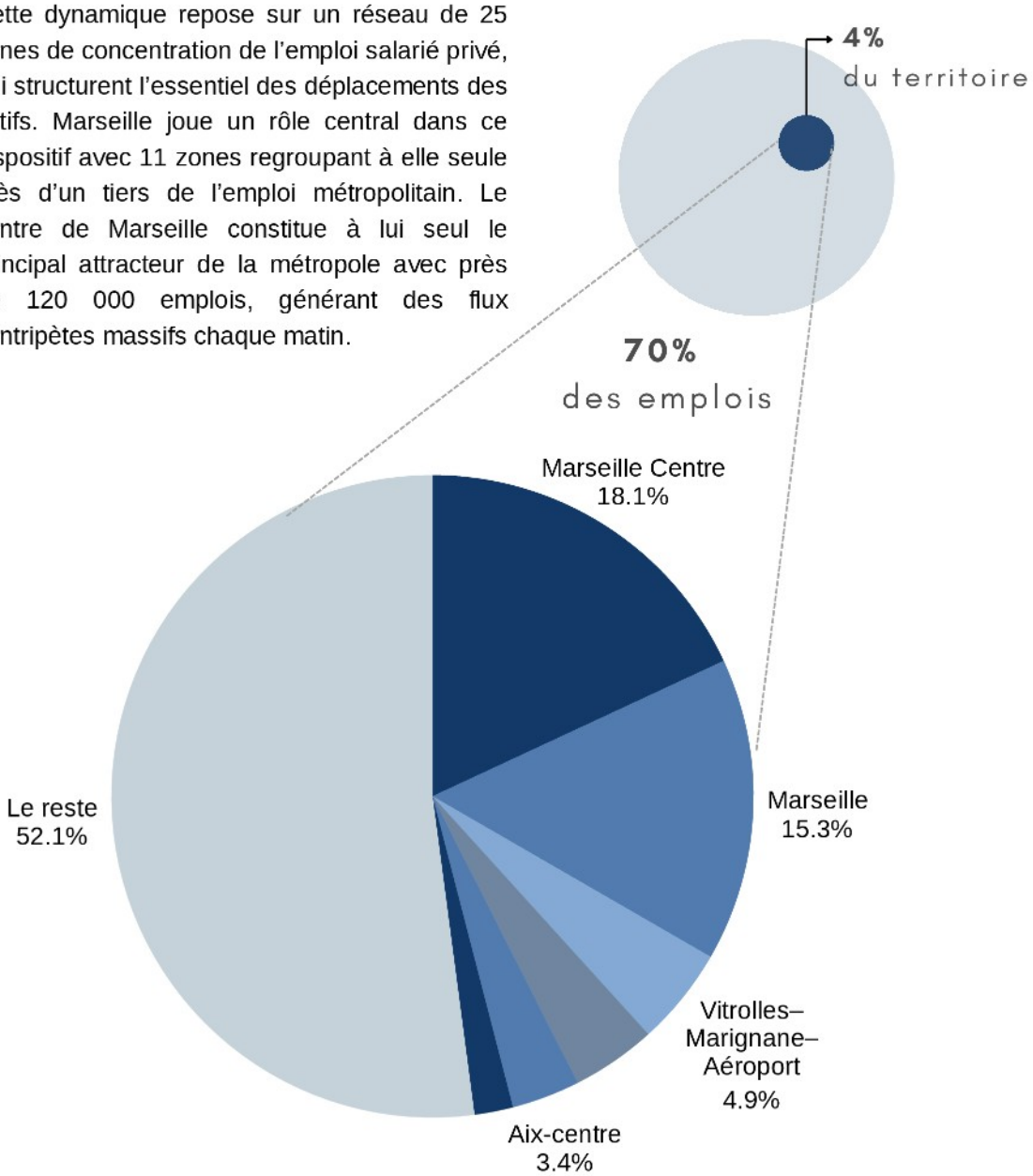
Dans ce système, les mobilités des actifs sont très importantes, car elles constituent le principal volume des flux pendulaires et structurent fortement le fonctionnement quotidien de la métropole. Elles correspondent aux déplacements domicile-travail et s'organisent autour d'un phénomène majeur : une polarisation extrêmement forte de l'emploi.

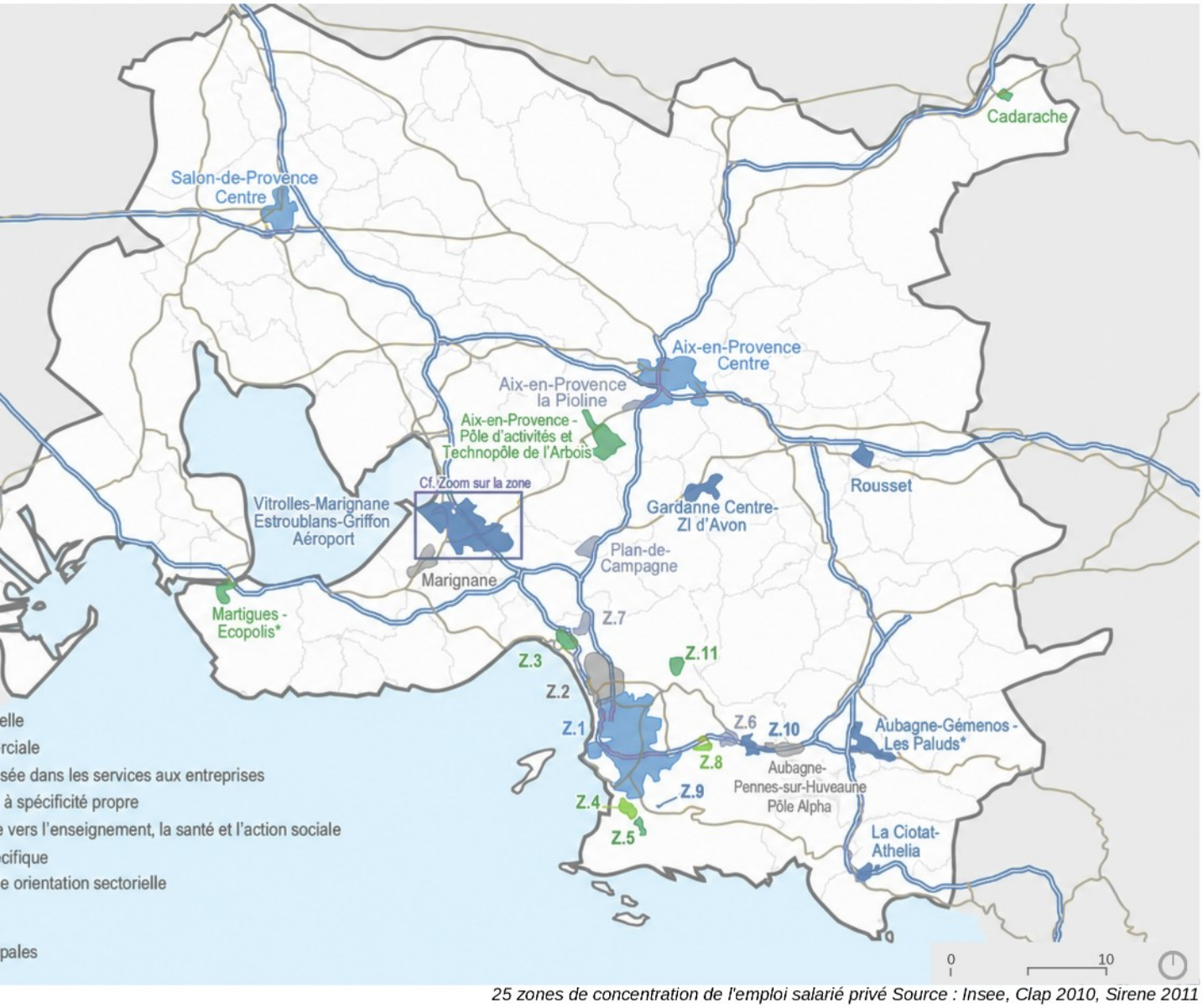


En effet, sur les 664 000 emplois salariés que compte la métropole, près de 70% sont concentrés sur seulement 4 % du territoire. Cette concentration exceptionnelle s'accompagne d'une densité moyenne de 33 emplois par hectare dans ces zones, contre moins d'un emploi par hectare dans le reste du territoire. Autrement dit, l'activité économique est spatialement très resserrée, ce qui transforme ces espaces en véritables pôles d'attraction des mobilités quotidiennes.

Cette dynamique repose sur un réseau de 25 zones de concentration de l'emploi salarié privé, qui structurent l'essentiel des déplacements des actifs. Marseille joue un rôle central dans ce dispositif avec 11 zones regroupant à elle seule près d'un tiers de l'emploi métropolitain. Le centre de Marseille constitue à lui seul le principal attracteur de la métropole avec près de 120 000 emplois, générant des flux centripètes massifs chaque matin.

En dehors de Marseille, 14 zones structurent également les mobilités quotidiennes. Parmi elles, plusieurs pôles majeurs se distinguent : Vitrolles–Marignane–Aéroport (32 800 emplois), Pôle d'activités d'Aix-en-Provence–Arbois (28 300 emplois), Aix-centre (22 800 emplois) ou encore Aubagne–Gémenos–Les Paluds (12 900 emplois). Ces espaces jouent un rôle déterminant dans la hiérarchie des flux pendulaires, en attirant des actifs issus de l'ensemble du territoire métropolitain.





25 zones de concentration de l'emploi salarié privé Source : Insee, Clap 2010, Sirene 2011

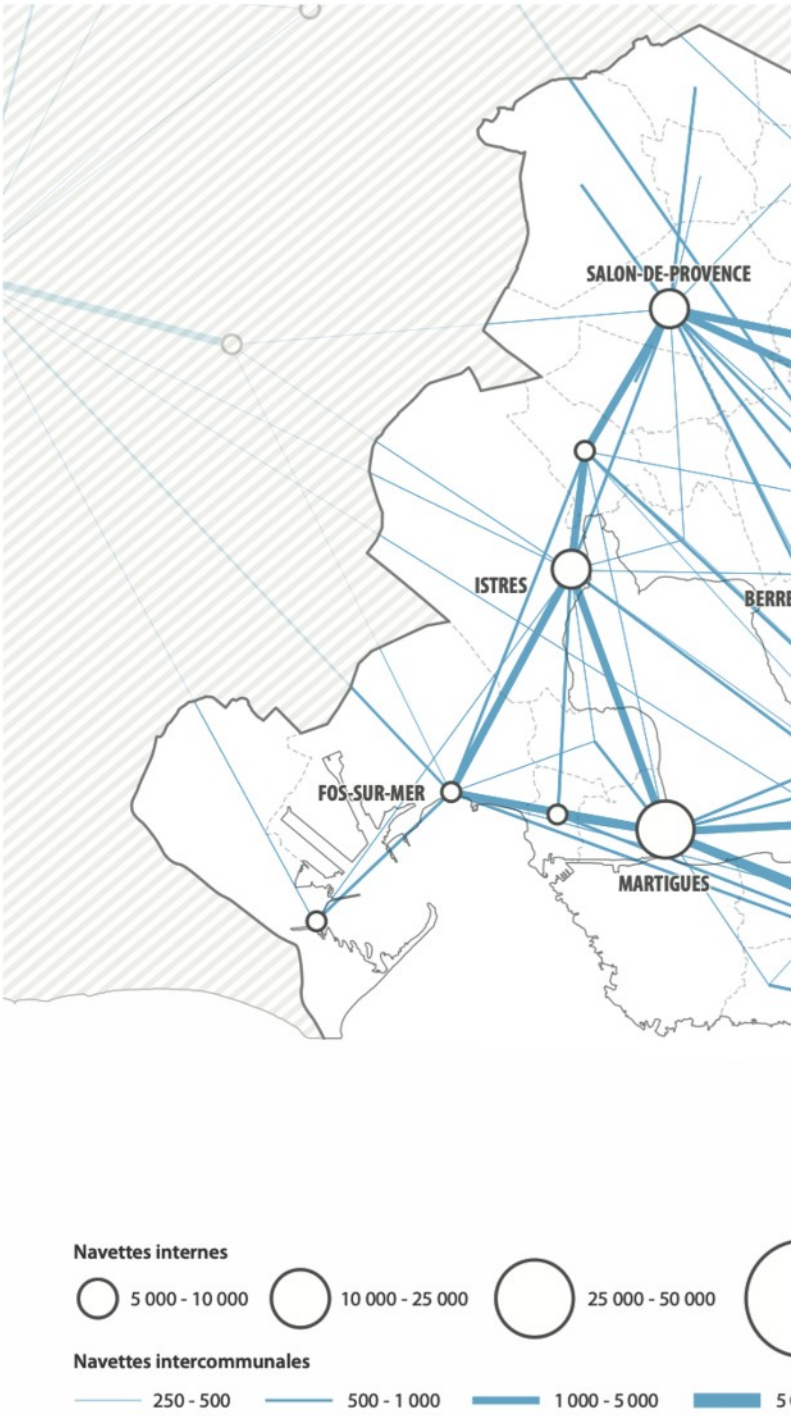
Ces zones présentent également des profils économiques différenciés qui renforcent leur attractivité spécifique. Certaines sont fortement industrialisées, comme Vitrolles–Marignane autour de l'aéronautique, tandis que d'autres sont spécialisées dans les services aux entreprises, particulièrement concentrés dans le pôle d'Aix-en-Provence. D'autres encore relèvent du commerce, comme Plan-de-Campagne ou La Valentine, ou encore de fonctions administratives, universitaires et hospitalières dans les centres urbains de Marseille et Aix. Cette spécialisation contribue à orienter les flux selon les types d'activités et les profils des actifs.

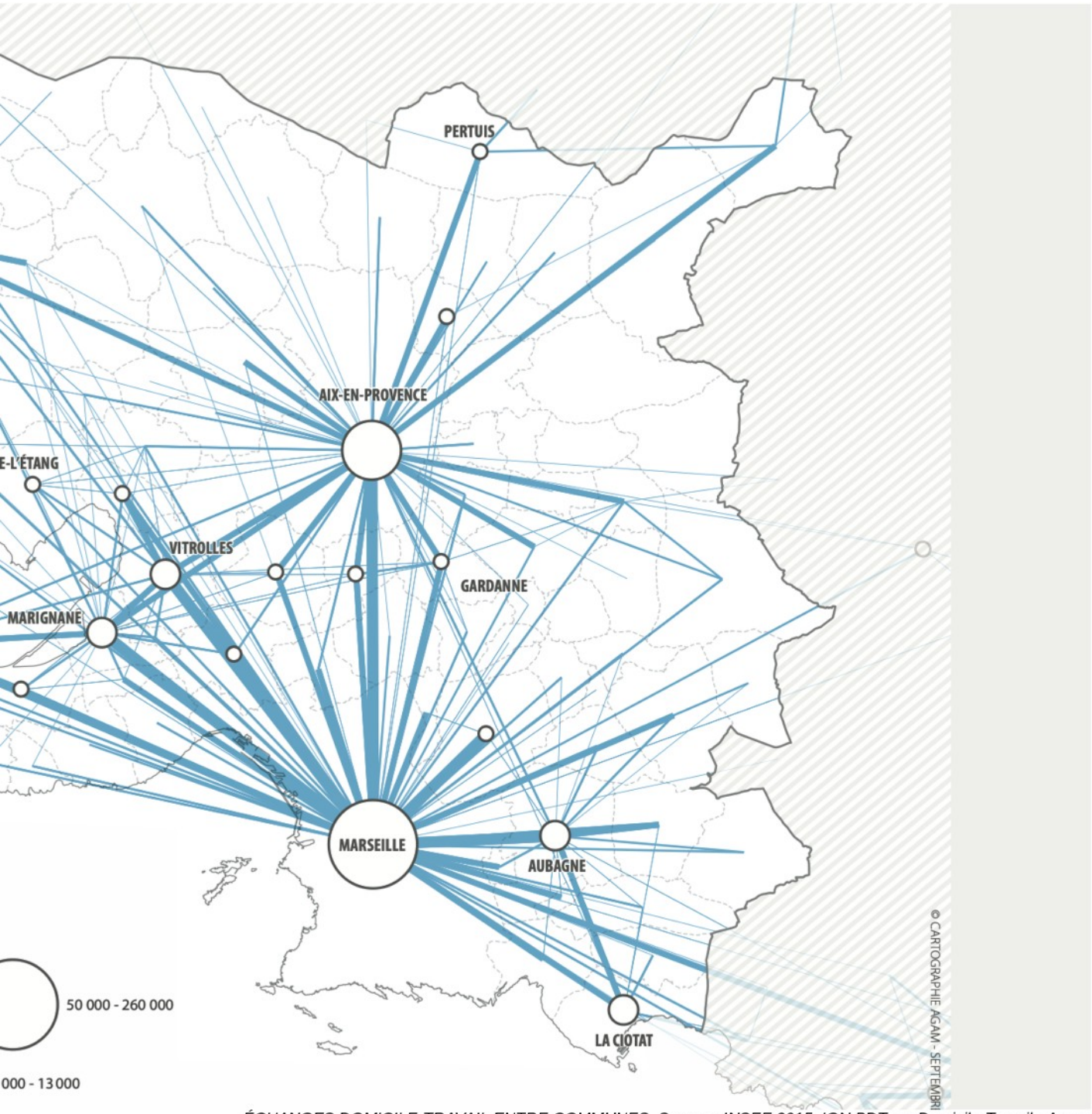
Cependant, cette organisation très polarisée de l'emploi s'accompagne d'une forte dissociation entre lieux de résidence et lieux d'activité.

Tandis que l'emploi est concentré sur une faible part du territoire, une large part de la population réside dans des espaces périurbains ou ruraux peu denses. Cette déconnexion spatiale génère des distances domicile-travail importantes et renforce la dépendance à la voiture individuelle, qui assure l'écrasante majorité des déplacements longue distance.

Les zones de concentration de l'emploi agissent ainsi comme de véritables « aimants » qui structurent les flux pendulaires. Chaque matin, elles attirent des mouvements centripètes massifs depuis l'ensemble du territoire métropolitain, avant un retour inverse en fin de journée. Marseille Centre constitue l'attracteur principal, mais les pôles de Vitrolles–Marignane, d'Aix-en-Provence ou d'Aubagne organisent également des sous-systèmes de flux particulièrement denses, en lien avec les grands axes autoroutiers comme l'A7, l'A50 ou l'A51.

Cette concentration des flux vers quelques points d'ancrage engendre une forte pression sur les infrastructures de transport. Les corridors principaux de la métropole se trouvent saturés aux heures de pointe, notamment entre 7 h et 9 h le matin puis entre 16 h et 19 h le soir.





ÉCHANGES DOMICILE-TRAVAIL ENTRE COMMUNES Source : INSEE 2015, IGN BDTopo Domicile-Travail - Agam

Dans ce contexte, les enjeux d'aménagement sont majeurs. Les zones de concentration de l'emploi apparaissent à la fois comme des moteurs économiques et comme des leviers d'action pour la transition des mobilités.

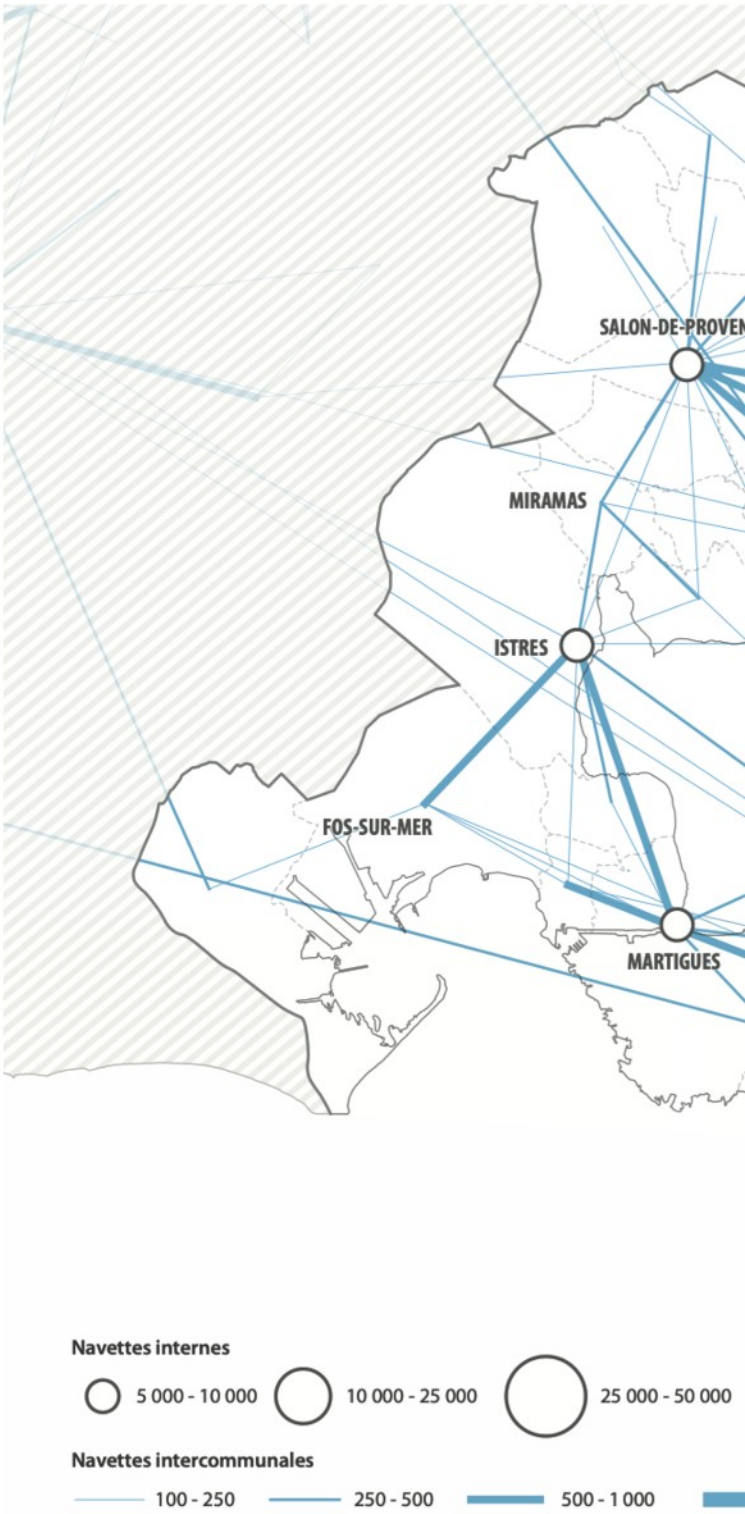
Lorsqu'elles ne sont pas assez bien desservies, la concentration des déplacements sur quelques corridors autoroutiers et ferroviaires conduit à des phénomènes récurrents de saturation, particulièrement aux heures de pointe.

LES MOBILITÉS SCOLAIRES : GRANDIR AU RYTHME DE LA VOITURE ?

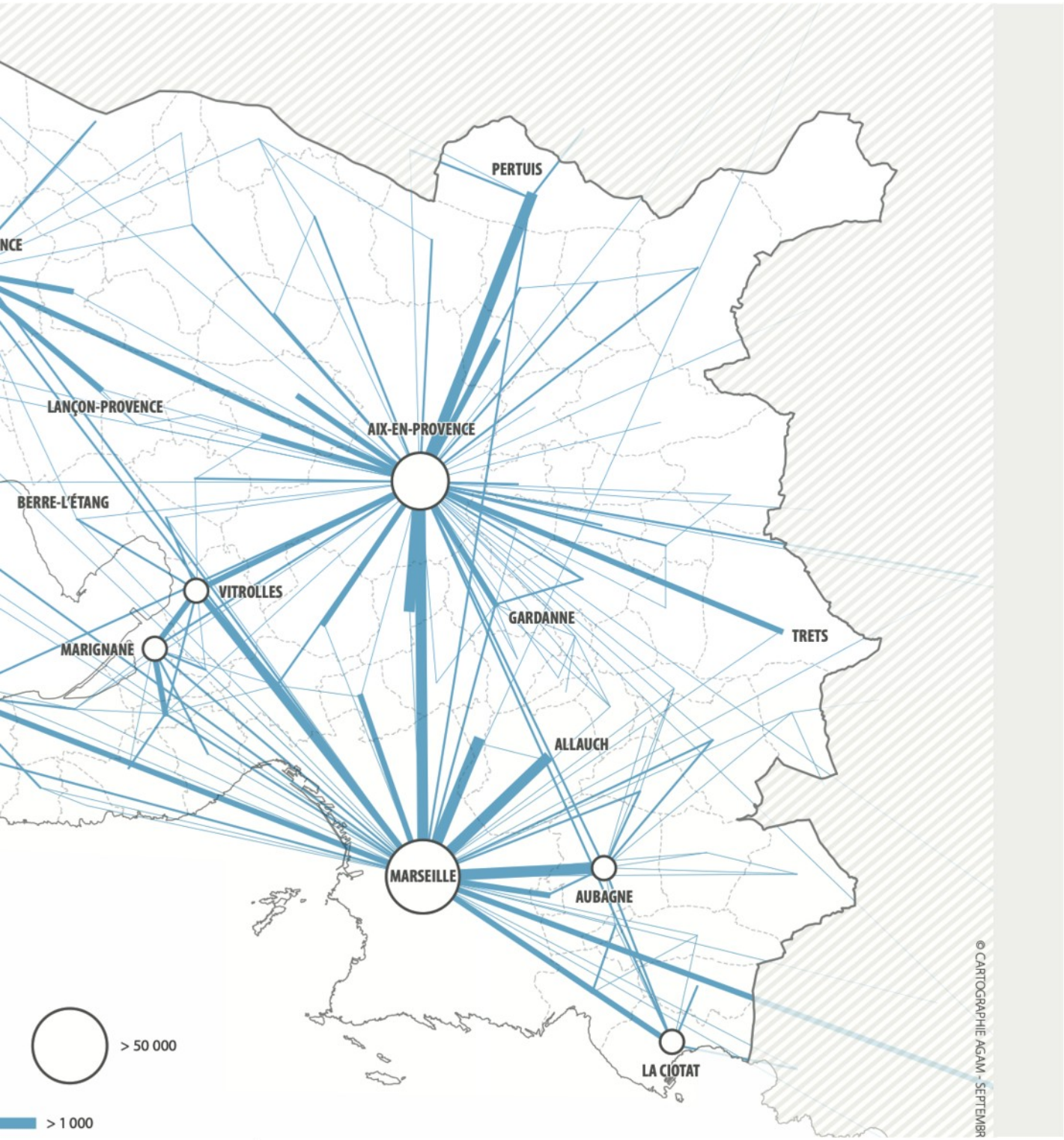
Dans l'organisation des mobilités métropolitaines, les déplacements liés à l'enseignement constituent un système de flux à part entière, structurant fortement les rythmes quotidiens. À l'image des autres mobilités, ils reposent sur des logiques de déplacement entre un lieu de résidence et un lieu d'activité, mais se distinguent par une contrainte particulièrement forte liée à l'âge, à la sectorisation scolaire et à la proximité des établissements. Ils participent ainsi pleinement à la synchronisation générale des déplacements dans la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Dans ce système, les mobilités scolaires occupent une place spécifique, caractérisée par leur forte contrainte spatiale et temporelle. Elles concernent principalement les élèves de l'enseignement primaire et secondaire, dont les déplacements sont directement conditionnés par l'offre éducative de proximité et par les choix résidentiels des ménages. Dans la métropole, une large majorité des élèves du primaire fréquente un établissement situé à moins de 3 km de leur domicile, ce qui confirme la forte logique de proximité de ces flux.

Les élèves du primaire constituent une catégorie très dépendante de l'accompagnement parental, le plus souvent en voiture. Ces déplacements courts mais massifs alimentent les flux de proximité et participent aux congestions locales observées aux abords des établissements scolaires. À l'échelle des pratiques, environ 60 % des trajets se font à pied, tandis que près de 30 % restent effectués en voiture, ce qui témoigne du rôle encore important de l'automobile dans les déplacements familiaux. Les lycéens, plus autonomes, recourent davantage aux transports en commun et aux modes actifs, en fonction de l'accessibilité des établissements et de la qualité de l'offre de transport.



Ces mobilités s'inscrivent dans une logique de dispersion résidentielle et de spécialisation des établissements scolaires, tout en restant très concentrées dans le temps. Elles se superposent



ÉCHANGES DOMICILE-TRAVAIL ENTRE COMMUNES Source : INSEE 2015, IGN BDTopo Domicile-Travail - Agam

fortement aux autres motifs de déplacement, notamment entre 7 h et 9 h puis en fin d'après-midi, périodes qui concentrent l'essentiel des trajets scolaires. À l'échelle métropolitaine, ces flux participent directement à la formation des congestions locales et à la saturation ponctuelle des réseaux de transport, en particulier autour des établissements et des principaux axes d'accès urbains.

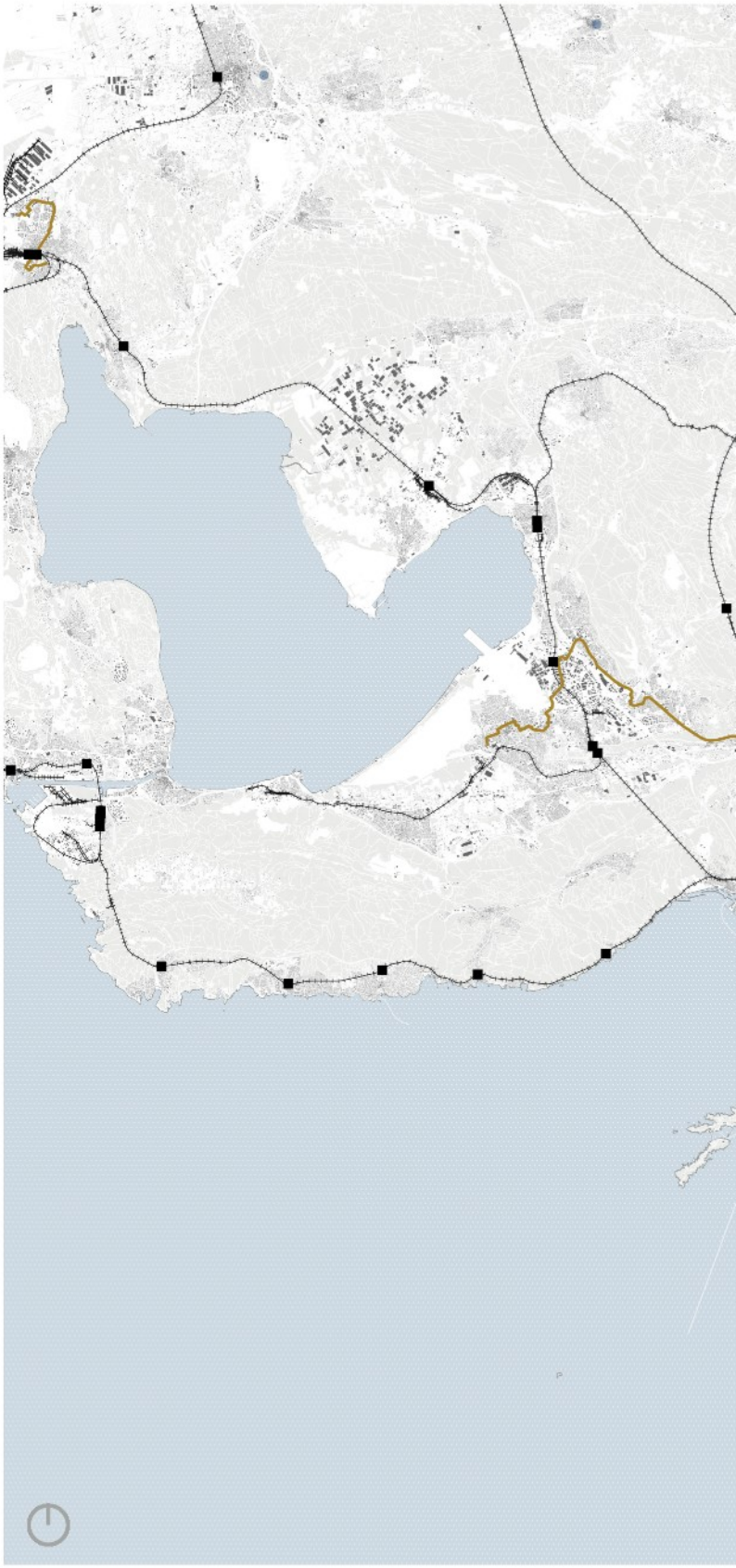
LES FLUX ÉTUDIANTS : ENTRE ANCRAGE ET MOBILITÉ

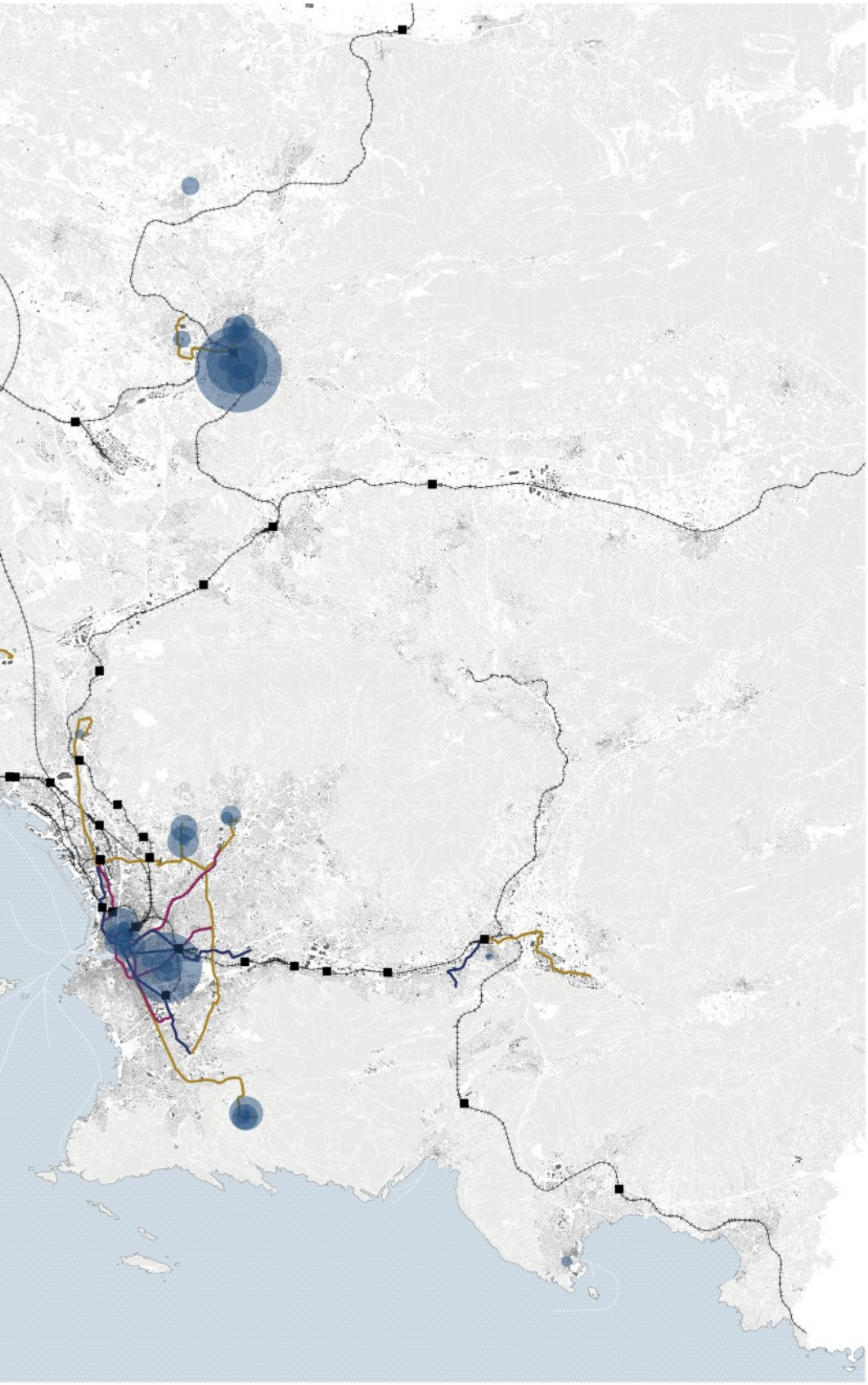
Dans la continuité des mobilités liées à l'enseignement, les mobilités étudiantes occupent une place singulière dans le système de flux métropolitain. Elles se situent à la croisée des mobilités contraintes et des mobilités davantage choisies, dans la mesure où elles combinent une organisation institutionnelle forte (emplois du temps, campus) et une plus grande liberté dans les choix de modes et d'itinéraires.

Ces mobilités concernent les déplacements quotidiens vers les campus universitaires et les établissements d'enseignement supérieur, qui structurent des flux importants à l'échelle de la métropole. Les 100 000 étudiants de la Métropole Aix-Marseille-Provence se concentrent principalement dans les grands pôles universitaires de Marseille (environ 58 %) et d'Aix-en-Provence (environ 39 %), générant des flux convergents vers des sites majeurs comme Saint-Charles, la Timone ou Luminy.

Les étudiants se distinguent par une forte capacité d'adaptation et une pratique marquée de la multimodalité. Ils combinent selon les situations la marche, les transports collectifs, le vélo et parfois la voiture, en fonction de l'accessibilité des campus et de leur localisation. Cette population est également l'une des principales utilisatrices des transports en commun, avec un taux d'abonnement avoisinant 57 %, ce qui illustre leur dépendance structurelle au réseau collectif malgré une diversité des pratiques.

Ces mobilités restent néanmoins fortement dépendantes de l'organisation territoriale des campus et de leur accessibilité. Elles se concentrent sur certains itinéraires structurants et participent, aux heures de pointe, à la superposition des flux avec les mobilités scolaires et les mobilités des actifs.





Principaux pôles universitaires et le reseau de transport

- Gares
- Voie ferree
- Tramway
- Metro
- BHNS

II

0 5 10 km

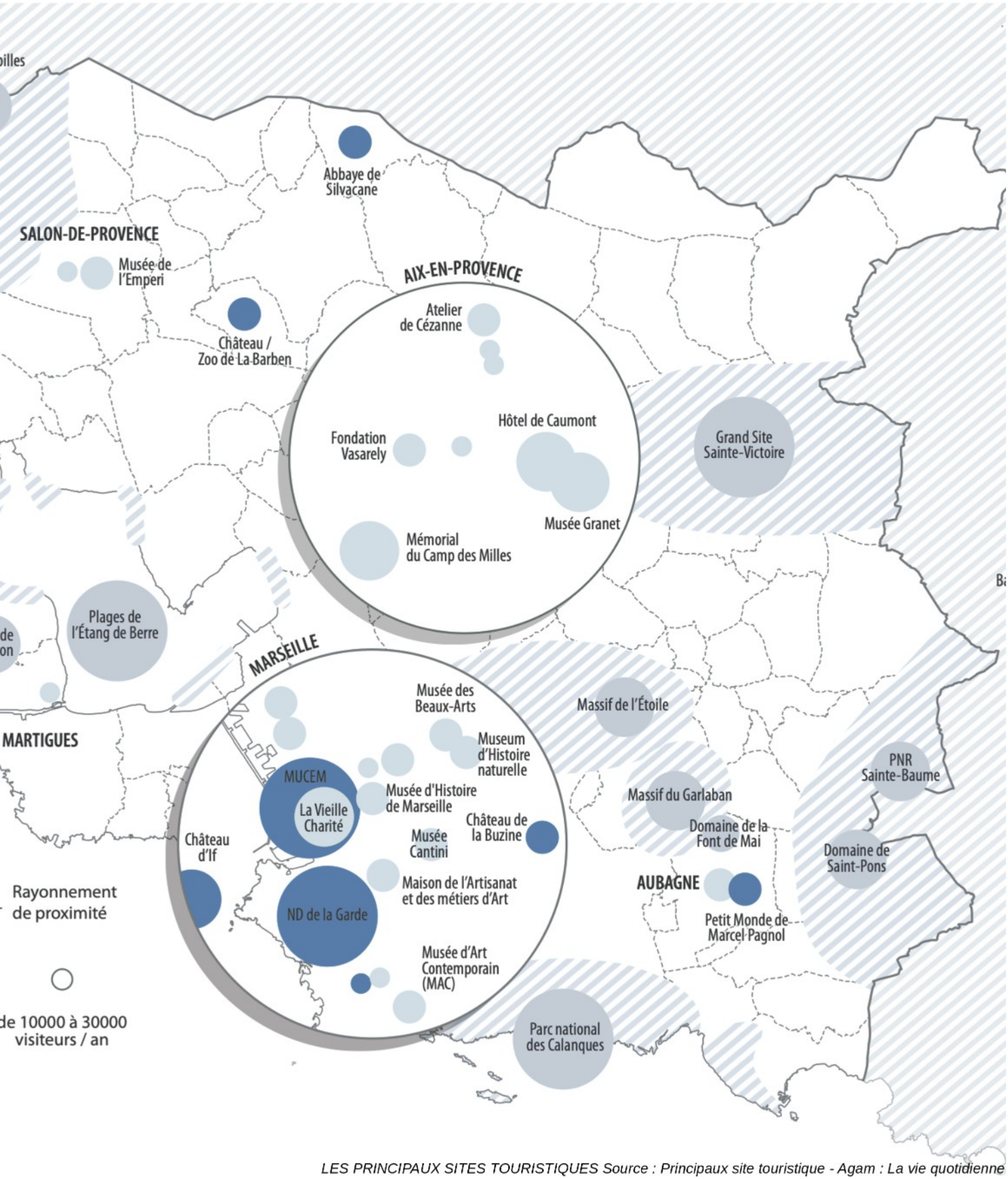
LES FLUX TOURISTIQUES : L'INJECTION SAISONNIÈRE D'UNE POPULATION SUPPLÉMENTAIRE

Des flux touristiques constituent une composante importante des mobilités dans la Métropole Aix-Marseille-Provence, aux côtés des déplacements domicile-travail, scolaires et logistiques. Ils se distinguent par leur caractère non quotidien, fortement saisonnier et spatialement concentré, tout en exerçant une pression ponctuelle significative sur les infrastructures et les espaces attractifs.

La métropole accueille chaque année environ 8 millions de touristes, soit l'équivalent d'une population supplémentaire d'environ 20 000 habitants en moyenne quotidienne. À cela s'ajoutent entre 1,5 et 1,7 million de croisiéristes, dont les flux se concentrent principalement autour des terminaux portuaires de Marseille. Cette attractivité repose sur des sites majeurs comme Notre-Dame de la Garde ou le Parc national des Calanques, chacun dépassant les 2 millions de visiteurs annuels, ainsi que le massif de la Sainte-Victoire, qui en accueille plus d'un million.

Les flux touristiques sont fortement structurés par les grandes infrastructures d'accès au territoire. La voiture reste dominante (environ 65 % des arrivées), tandis que l'avion et le train transitent principalement par l'aéroport Marseille-Provence et les gares de Marseille-Saint-Charles et d'Aix-TGV. Une fois sur place, les touristes génèrent des déplacements secondaires, souvent de proximité, orientés vers les littoraux, les espaces naturels et les villes voisines comme Cassis, La Ciotat ou Aubagne, avec une organisation en bassins relativement distincts entre l'est et l'ouest du territoire.

Ainsi, les flux touristiques apparaissent comme des mobilités irrégulières mais puissantes, capables de reconfigurer temporairement les équilibres de transport et de révéler, par leurs concentrations spatiales et temporelles, les points de tension du système métropolitain.

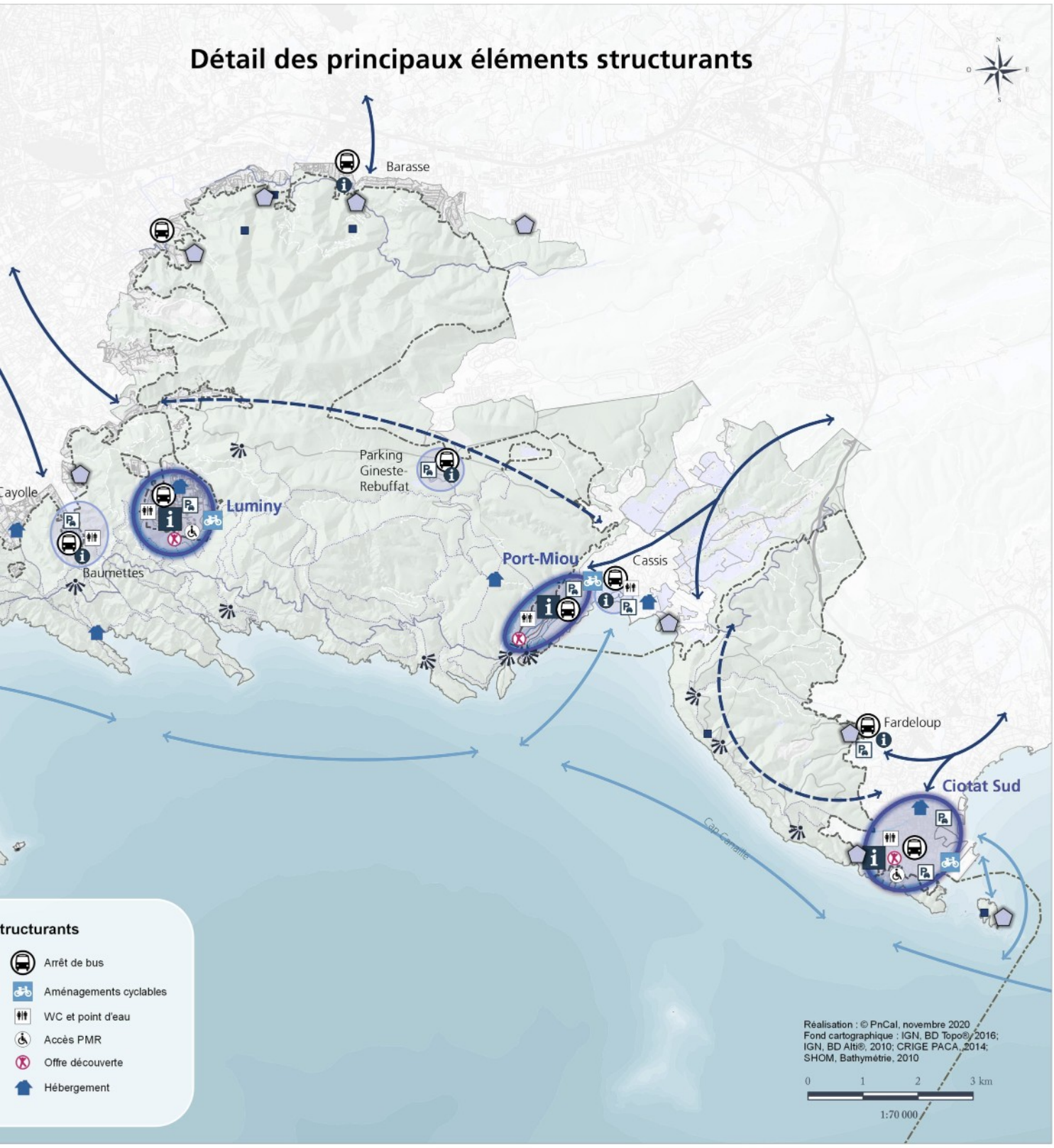


LES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES Source : Principaux site touristique - Agam : La vie quotidienne

L'accès au Parc national des Calanques constitue aujourd'hui l'un des enjeux majeurs de la gestion des mobilités métropolitaines. Malgré la mise en place progressive d'un schéma d'accès structurant, la voiture individuelle reste largement dominante, avec 92 % de part modale sur les cinq principales portes d'entrée du parc (littoral sud de Marseille, Sormiou-Morgiou, Luminy, Logisson-Carpiagne, Port-Miou). Cette dépendance massive révèle à la fois la forte attractivité du site et la difficulté à proposer des alternatives crédibles dans un espace à la fois urbain, habité et naturel.

Face à cette situation, le Parc national et la Métropole ont engagé depuis 2016 une stratégie coordonnée visant à réorganiser les conditions d'accès tout en préservant les espaces naturels. Cette démarche repose sur une logique de hiérarchisation des flux et de limitation progressive de la voiture dans les secteurs les plus sensibles. Elle s'appuie sur une coopération étroite entre acteurs publics, collectivités et gestionnaires du site, afin de concilier usages touristiques, vie locale et protection des milieux.

Les actions engagées combinent trois leviers complémentaires : le renforcement des alternatives à la voiture (fréquence accrue des bus, navettes maritimes, développement du vélo), la régulation de l'accès automobile par des dispositifs de contrôle et de fermeture progressive de certains secteurs, et l'amélioration de l'information des usagers pour orienter les flux vers les modes de transport disponibles. Ces interventions traduisent une volonté claire de transformer les portes d'entrée du parc en points de report modal plutôt qu'en zones de congestion.



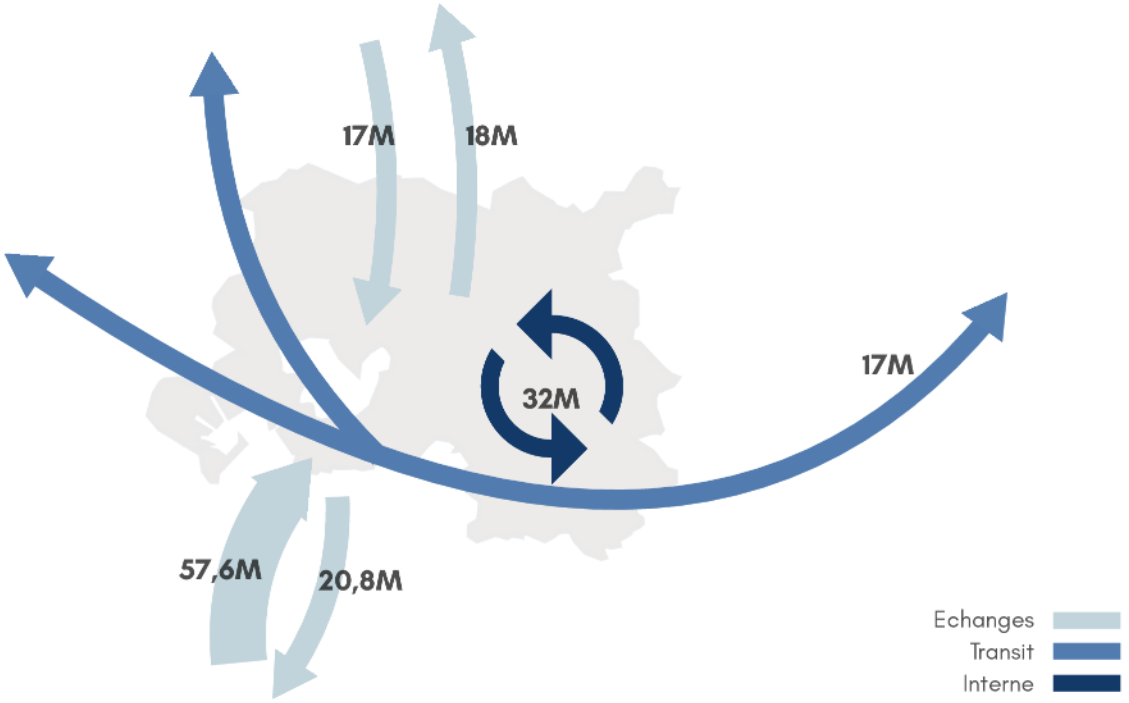
LES PORTES D'ENTREE Source : Parc national des Calanques

LES FLUX ÉCONOMIQUES : LA MÉTROPOLE À L'HEURE DES CAMIONS

Si les mobilités des personnes rythment le fonctionnement quotidien de la métropole, les déplacements de marchandises constituent un autre système de flux essentiel au fonctionnement du territoire. Moins visibles que les mobilités pendulaires, les flux logistiques n'en sont pas moins structurants. Ils relient les espaces de production, de stockage, de transformation et de consommation à différentes échelles, de l'intercontinental au local. Leur intensité, leur diversité et leur forte dépendance aux infrastructures de transport font de la logistique un élément majeur de l'organisation spatiale de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La métropole se distingue d'abord par l'ampleur exceptionnelle des volumes traités. Chaque année, près de 177 millions de tonnes de marchandises transitent dans le département des Bouches-du-Rhône. Ces flux se répartissent entre plusieurs catégories complémentaires. Les flux maritimes représentent à eux seuls environ 81 millions de tonnes et s'organisent autour du Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM), premier port français. Véritable porte d'entrée de la France sur la Méditerranée, le port traite environ 1,4 million de conteneurs par an et constitue un point d'ancrage majeur des échanges internationaux. À ces flux s'ajoutent près de 69 millions de tonnes de flux terrestres et 35 millions de tonnes de flux de transit, la métropole étant située au croisement de plusieurs grands corridors européens de fret reliant notamment l'Europe du Nord, la péninsule Ibérique et l'Italie.

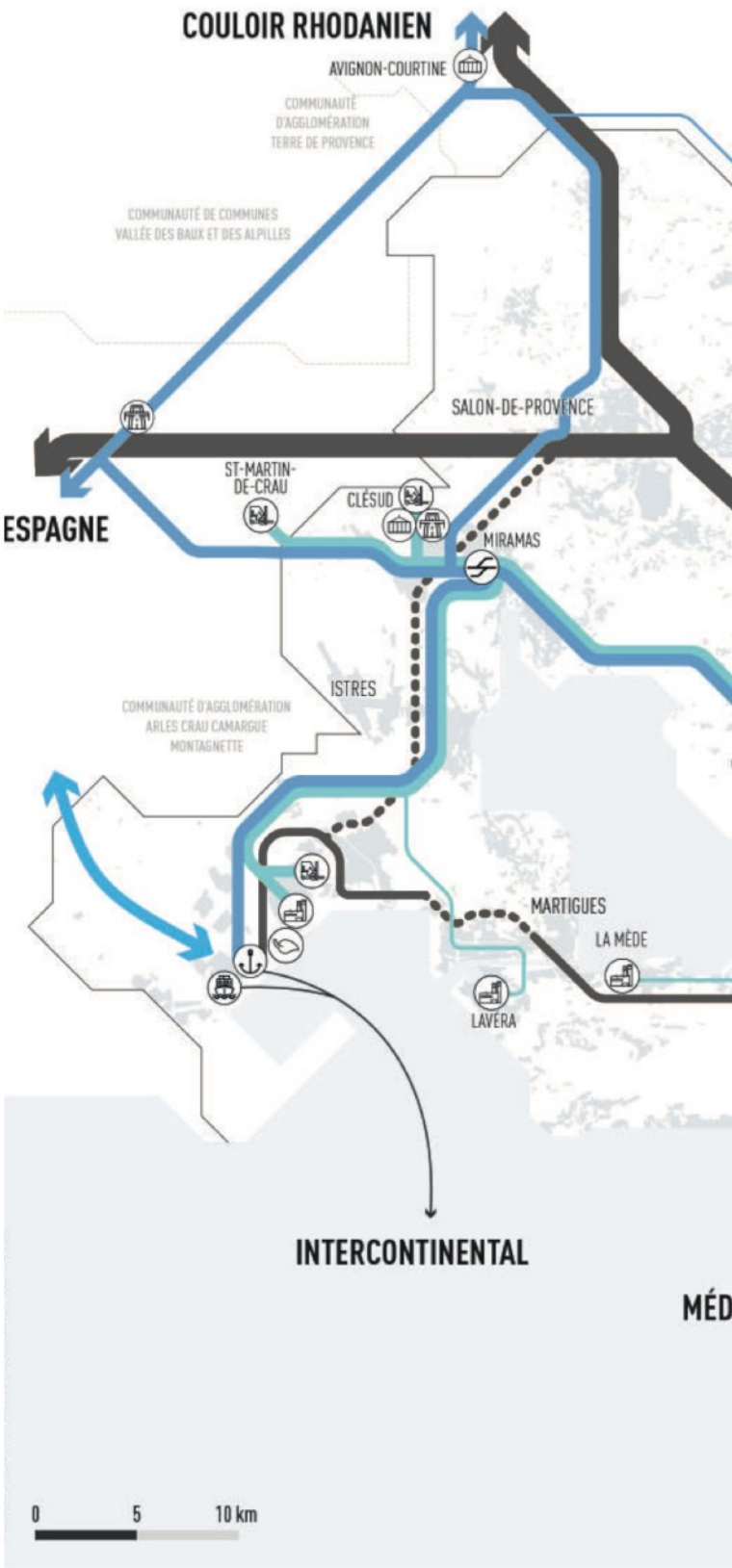
À ces échanges de grande échelle s'ajoutent des flux internes particulièrement importants. Environ 32 millions de tonnes de marchandises circulent chaque année au sein même de la métropole, dont près de la moitié est directement liée aux activités du bâtiment et des travaux publics. Ces déplacements internes alimentent en permanence les chantiers, les entreprises, les commerces et les espaces de consommation, révélant l'existence d'une logistique du quotidien indispensable au fonctionnement économique du territoire.



Les flux de la marchandise qui transitent la metropole, en million de tonnes

L'organisation de ces flux repose sur un ensemble de pôles logistiques spécialisés qui constituent de véritables nœuds de redistribution. Les bassins ouest de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Martigues sont orientés vers la logistique intercontinentale, les trafics conteneurisés et les activités industrialo-portuaires. Les bassins est de Marseille sont davantage tournés vers les échanges méditerranéens de proximité et le trafic passagers. En arrière-port, des plateformes stratégiques comme Clésud à Miramas ou Distriport à Fos assurent le stockage, le traitement et la redistribution des marchandises à l'échelle régionale et nationale. D'autres espaces économiques, comme Vitrolles-Marignane ou la vallée de l'Huveaune, génèrent également d'importants flux d'approvisionnement liés à leurs activités productives et commerciales.

Malgré cette organisation multimodale, le transport de marchandises reste très largement dominé par la route. Plus de 85 % des marchandises sont acheminées par camion, une proportion encore plus élevée pour les flux internes à la métropole. Cette dépendance routière exerce une pression considérable sur les principales infrastructures de transport, notamment les autoroutes A7, A55 et A50, déjà fortement sollicitées par les mobilités pendulaires des actifs. Les flux de marchandises et les flux domicile-travail se superposent ainsi sur les mêmes corridors de circulation, contribuant à des phénomènes de congestion récurrents et accentuant les tensions sur le réseau aux heures de pointe.



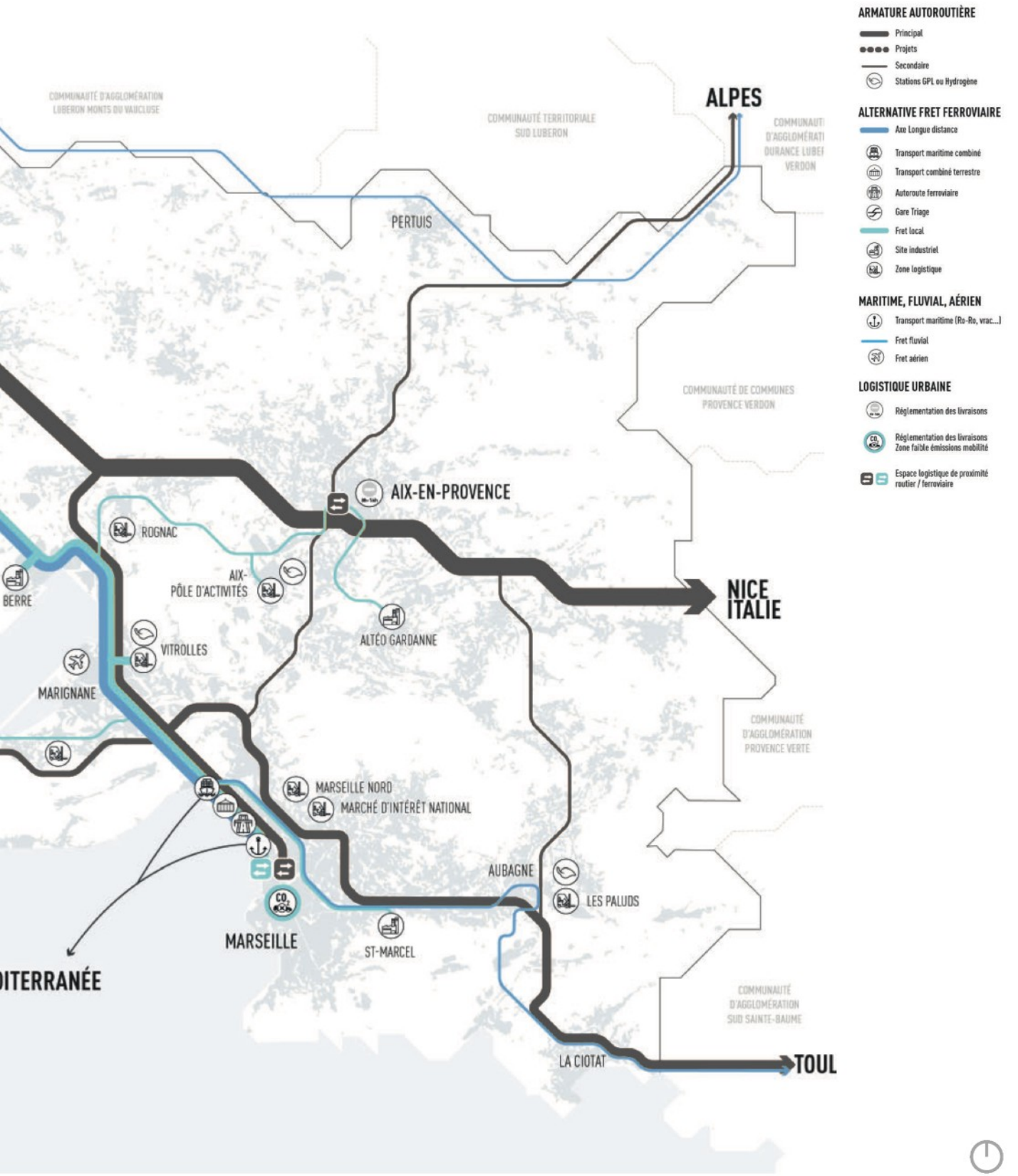
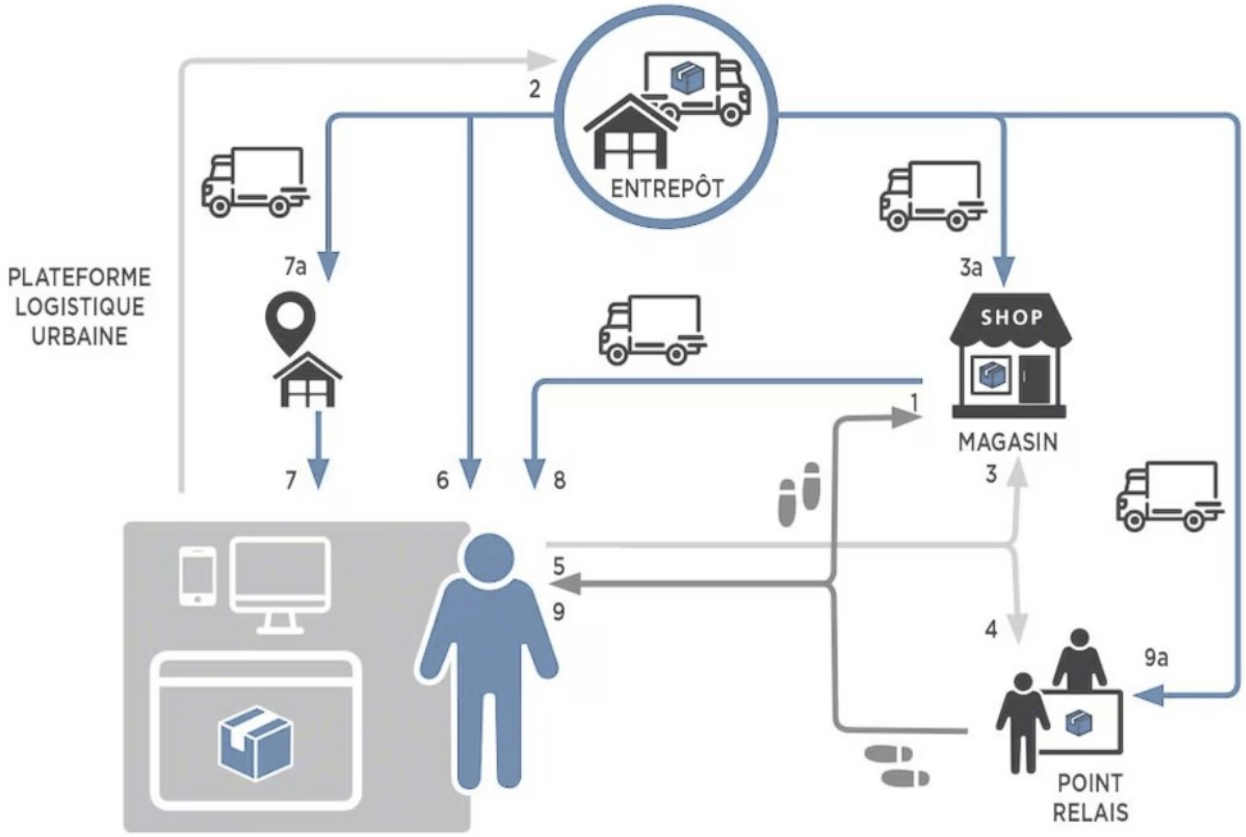


SCHÉMA DE LA LOGISTIQUE MULTIMODALE Source : Schéma de la Logistique et du transport de marchandises en ville, 2022

Cette prédominance du transport routier engendre également des conséquences environnementales majeures. Le secteur des transports représente une part importante des émissions atmosphériques de la métropole, notamment en matière d'oxydes d'azote (NOx), avec des répercussions directes sur la qualité de l'air et la santé des populations exposées aux grands axes de circulation.

Les enjeux sont particulièrement visibles dans la logistique urbaine et dans la gestion du « dernier kilomètre ». À l'échelle de la métropole, environ 123 000 livraisons sont effectuées chaque jour pour alimenter les commerces, les entreprises et les habitants. L'essor du commerce en ligne, pratiqué chaque mois par près de 70 % des résidents métropolitains, accentue encore cette dynamique en multipliant les flux de distribution au cœur des espaces urbains. Ces livraisons reposent principalement sur les véhicules utilitaires légers, qui assurent environ 60 % des mouvements en ville et participent eux aussi à la congestion et aux émissions polluantes.

Face à ces défis, la logistique apparaît aujourd'hui comme un enjeu majeur des politiques de mobilité métropolitaines. Les stratégies envisagées à l'horizon 2030 visent à réduire la dépendance au transport routier en développant le report modal vers le ferroviaire et le fluvial, qui ne représentent actuellement qu'une part limitée des flux portuaires. La modernisation des infrastructures de fret, l'extension de plateformes comme Clésud ou la création d'un service public de fret ferroviaire doivent permettre de renforcer la compétitivité de modes de transport moins émetteurs. À l'échelle urbaine, la création d'Espaces Logistiques de Proximité (ELP) vise à organiser des ruptures de charge en périphérie afin de privilégier des solutions de livraison décarbonées, comme les utilitaires électriques ou les vélos-cargos.



La logistique du dernier kilomètre en entrepôt - Source : Mecalux.fr

CHAPITRE 03

DES FLUX AUX CONNEXIONS : LES ARTICULATION DU SYSTÈME

LES PEM : DES FLUX AUX CORRESPONDANCES

Le passage d'une lecture en termes de flux à une lecture en termes de nœuds permet de révéler une autre structure de la métropole : celle des points où les mobilités se rencontrent, se transforment et se redistribuent. Dans cette logique, les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) constituent les principales articulations du système de mobilité métropolitain.

Les PEM assurent la continuité entre les différents modes de transport, en organisant le passage de la voiture aux transports collectifs, puis aux réseaux structurants, au sein d'un système intégré. Leur rôle est d'autant plus stratégique que l'ensemble des mobilités métropolitaines converge vers un nombre limité de points de connexion.

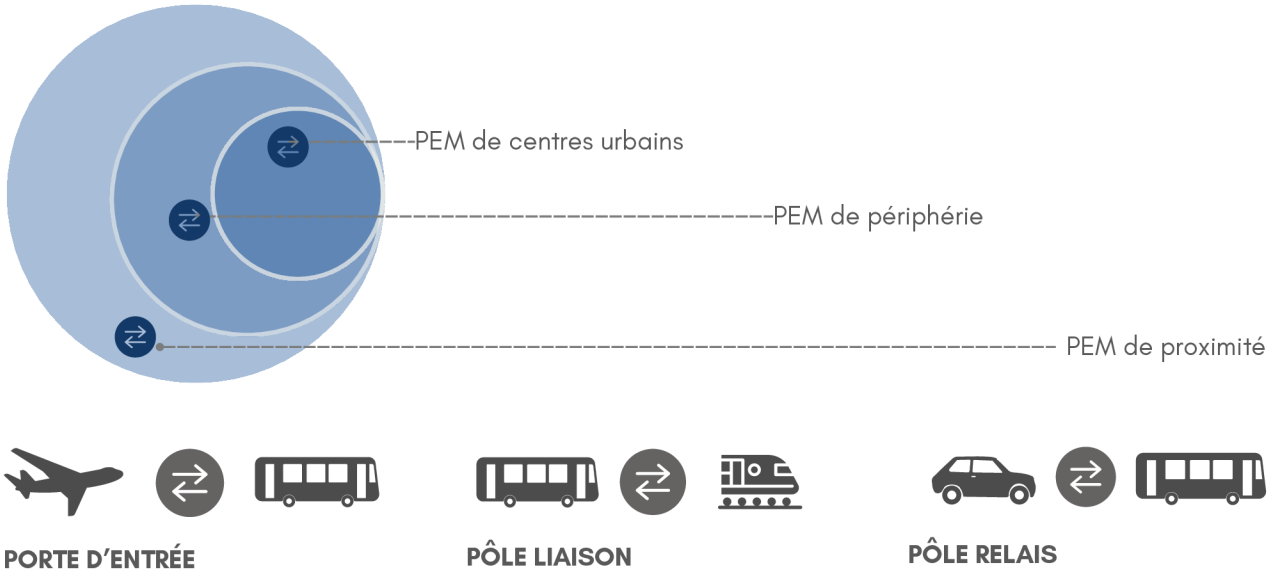
L'armature métropolitaine repose ainsi sur environ 93 PEM, dont 34 sont à requalifier et 31 sont à créer. Ce maillage constitue une structure intermédiaire entre les grands corridors de mobilité et les tissus urbains, et conditionne directement l'accessibilité du territoire. L'objectif est qu'à l'horizon 2030, 90 % de la population se situe à moins de quinze minutes d'un accès au Réseau Express Métropolitain (REM), ce qui implique une hiérarchisation fine des fonctions attribuées à chaque pôle.

Les PEM sont en effet organisés selon une double lecture complémentaire, à la fois urbaine et fonctionnelle.

La première est une hiérarchie urbaine, qui permet d'adapter les fonctions du pôle à son contexte territorial. Les PEM de centres urbains se situent dans les grandes centralités métropolitaines, où la densité de population et d'activités est forte. Ils jouent un rôle structurant, car ils concentrent les correspondances majeures et accueillent des volumes importants de voyageurs.

Les PEM de périphérie, quant à eux, s'inscrivent dans des espaces en expansion urbaine et assurent une fonction d'équilibre entre les centres et les zones résidentielles plus éloignées.

Enfin, les PEM de proximité concernent les secteurs peu denses ou périurbains : leur rôle est essentiel pour éviter la dépendance à la voiture individuelle en organisant le rabattement local vers les réseaux structurants, tout en limitant la consommation foncière liée aux infrastructures de transport.

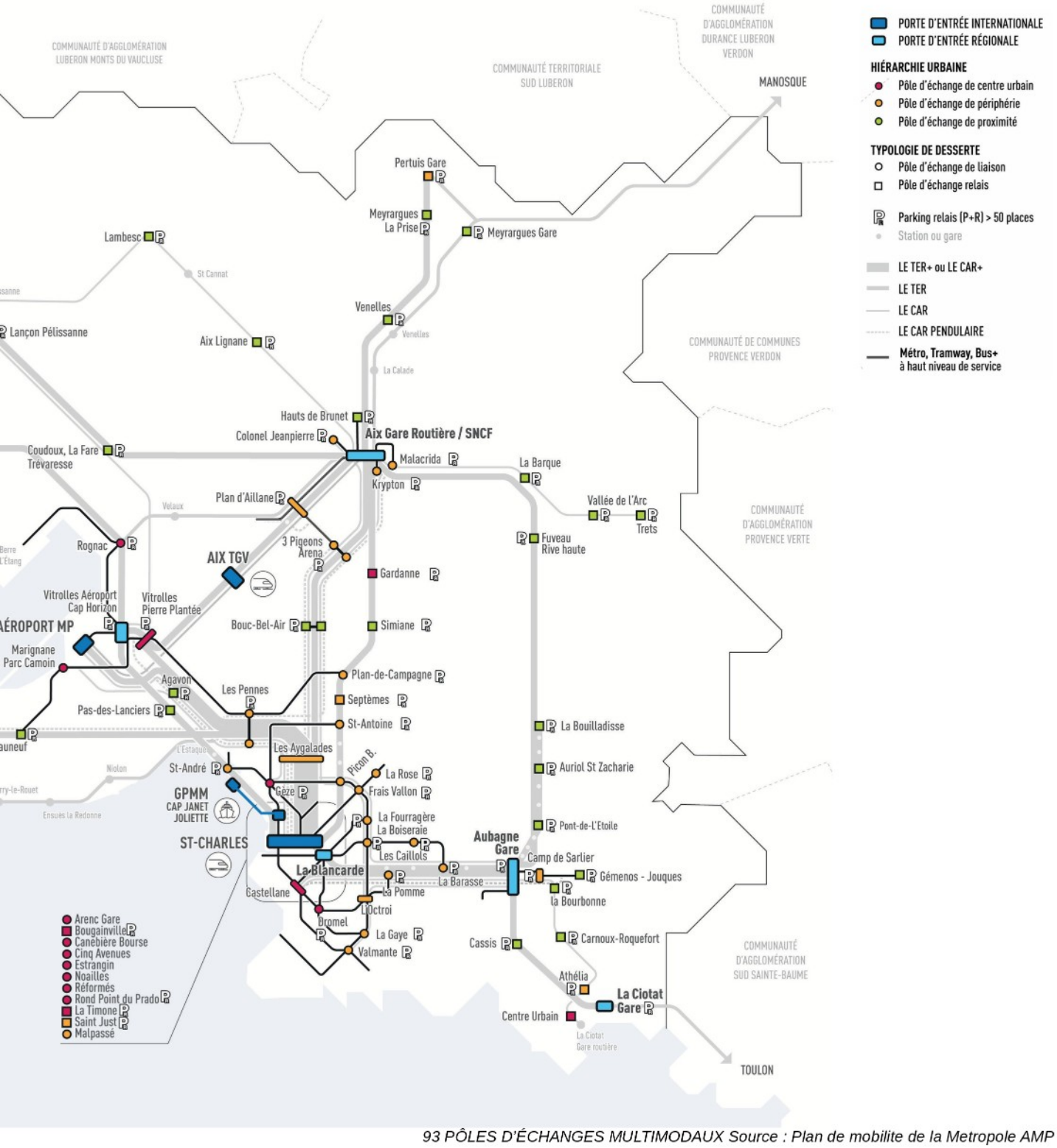


La seconde lecture est une typologie fonctionnelle, qui distingue les PEM selon leur rôle dans la chaîne de déplacement. Les portes d'entrée constituent les points de connexion majeurs entre la métropole et l'extérieur. Elles regroupent les infrastructures de rayonnement international ou régional, comme l'aéroport Marseille-Provence, les gares TGV ou les terminaux maritimes. Elles assurent l'intégration de la métropole dans les réseaux nationaux et internationaux et concentrent des flux importants d'arrivée et de départ.

Les pôles de liaison jouent un rôle intermédiaire dans le système. Ils permettent la correspondance entre plusieurs lignes de transport à haut niveau de service ou entre une ligne structurante et un réseau secondaire. Ils sont essentiels pour fluidifier les déplacements internes et éviter la rupture de charge non maîtrisée dans les trajets quotidiens. Leur fonction est donc de rendre le système lisible et continu à l'échelle métropolitaine.

Enfin, les pôles relais assurent la connexion entre les espaces peu denses et les réseaux structurants. Ils sont généralement associés à des parkings-relais et organisent le rabattement de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Leur objectif principal est de capter les flux automobiles en périphérie afin de réduire la congestion des axes centraux et de favoriser l'usage des transports publics sur les longues distances.

Dans cette configuration, les PEM ne constituent pas des points isolés mais des dispositifs de transformation des flux. Ils concentrent les changements de mode, structurent les accès aux réseaux et organisent la transition entre les différentes échelles de déplacement.



93 PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

LES GARES : DES CENTRALITÉS EN RÉSEAU

Au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP), les gares ferroviaires ne sont plus de simples points d'arrêt, mais les pivots d'un réseau hiérarchisé de 93 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Elles constituent l'armature du futur Réseau Express Métropolitain (REM) et sont conçues pour garantir l'intermodalité entre le train, le car, le vélo et la voiture.

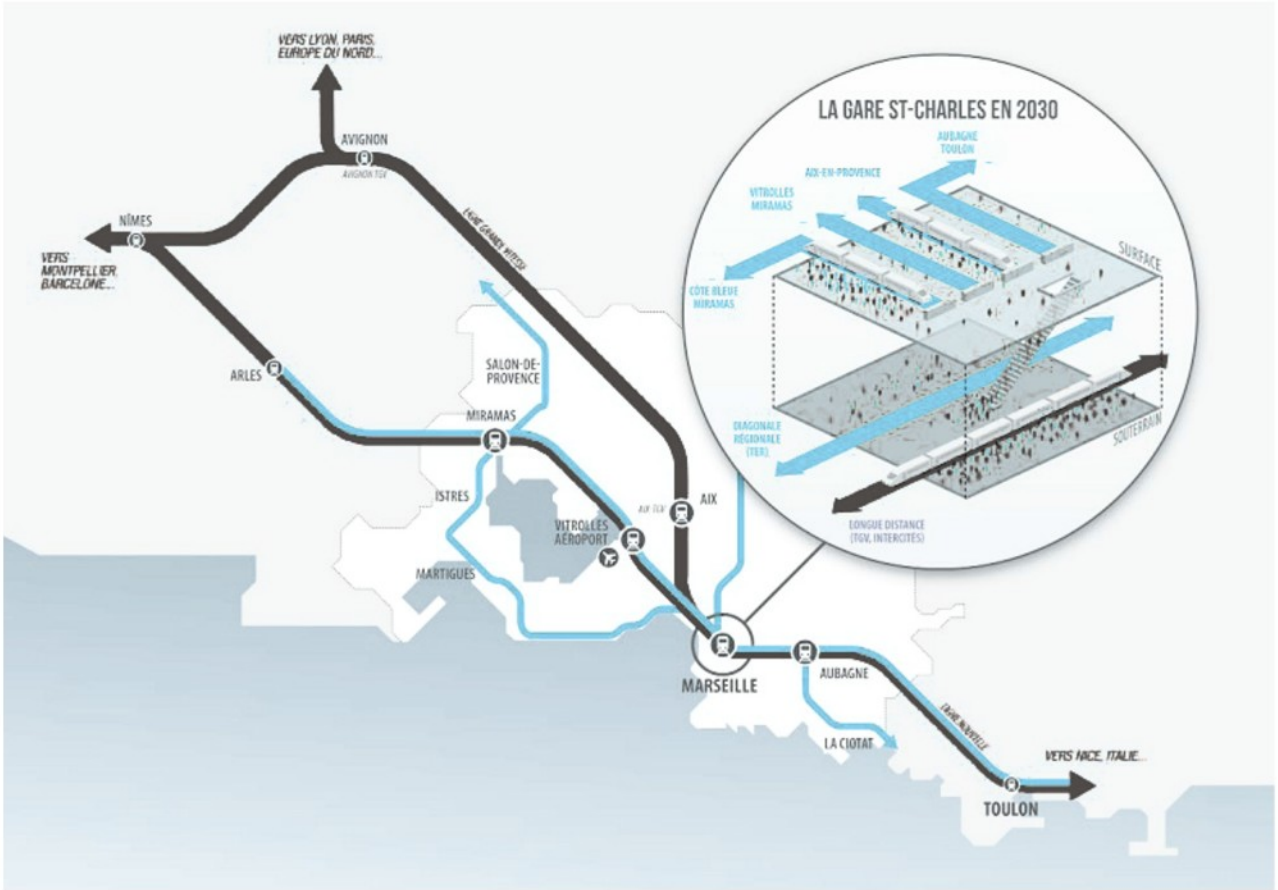
Le projet de transformation de la Gare Marseille Saint-Charles, intégré au grand chantier de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA), vise à lever le verrou ferroviaire actuel en changeant radicalement la logique de fonctionnement de la gare.

Actuellement, la gare est une gare en cul-de-sac (ou en impasse), ce qui oblige tous les trains à s'arrêter et à manœuvrer pour repartir dans le sens inverse. Cette configuration historique est considérée comme le point faible du réseau car elle sature le plateau ferroviaire et nuit à la fiabilité de l'ensemble du système régional.

Le nouveau système s'appuie sur une séparation des flux pour optimiser l'espace et la fluidité :

- Le niveau Surface : Il conservera sa configuration actuelle pour accueillir une partie des dessertes, notamment les trajets plus courts ou les services ne nécessitant pas de traversée immédiate.

- Le niveau Souterrain : La création d'une gare souterraine traversante (quatre voies à environ 30 mètres de profondeur) permettra de supprimer l'obligation de rebroussement pour les lignes de force.

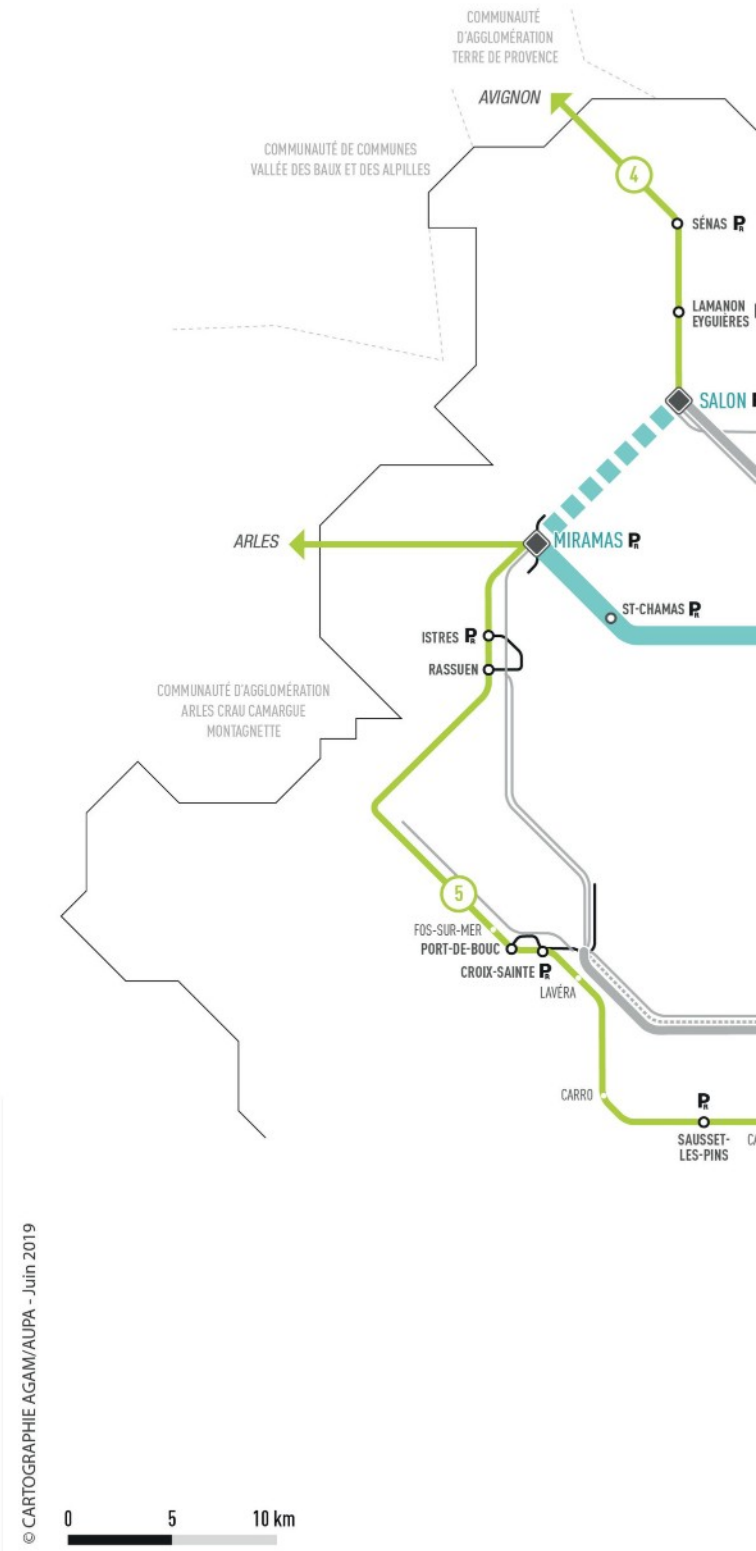


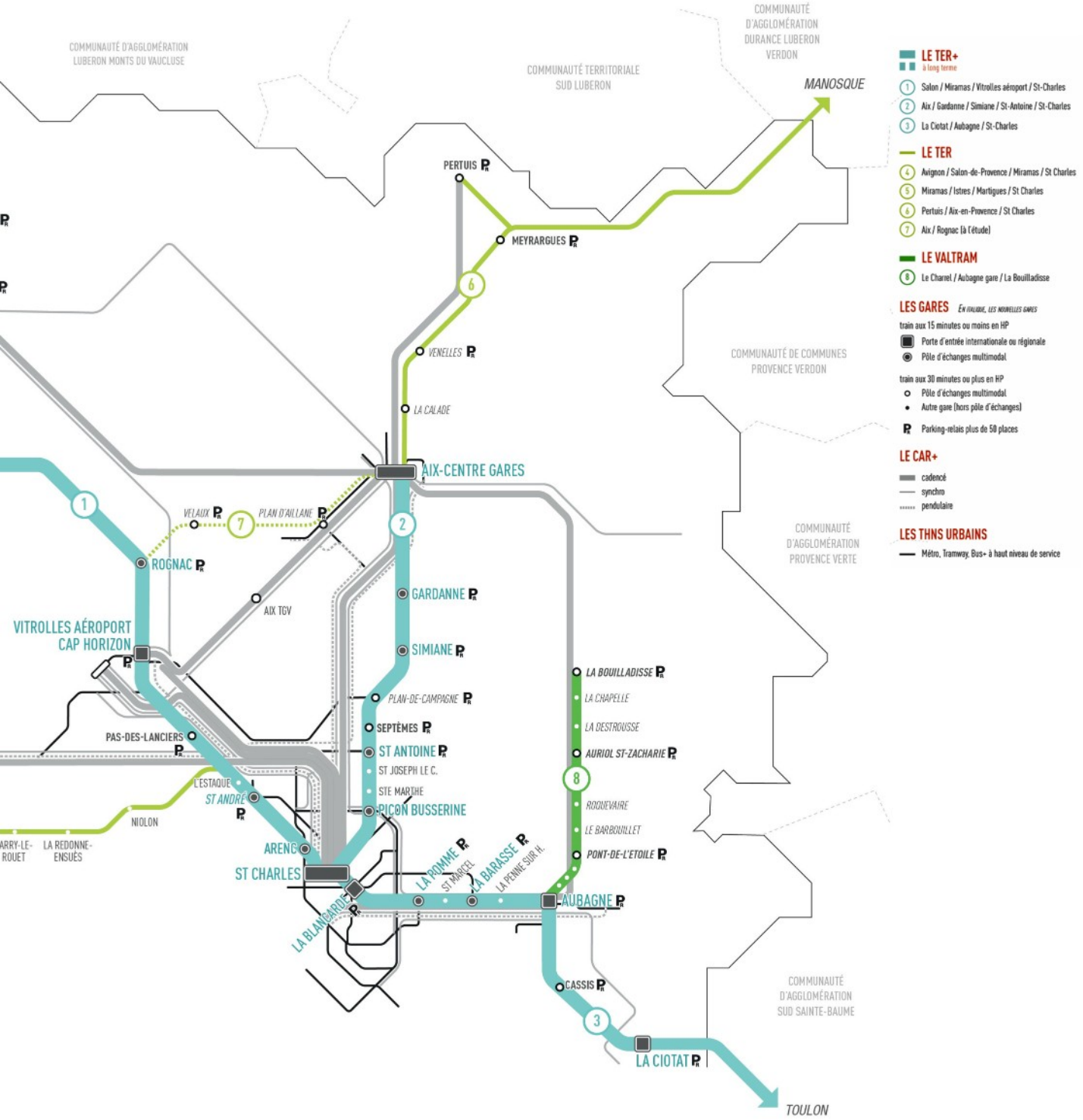
LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

Cette innovation majeure permet de transformer l'impasse en un point de passage fluide. Les trains pourront ainsi traverser Marseille sans perdre de temps en manœuvres, ouvrant la voie à des liaisons directes « diagonales » sans changement, comme par exemple des trajets directs de Toulon vers Arles ou Avignon via la gare souterraine.

Le désengorgement du plateau de Saint-Charles est la condition indispensable pour augmenter la capacité du réseau. Ce saut quantitatif permettra de passer à un service de type « RER métropolitain » avec des gains de fréquence significatifs : un cadencement à 10 minutes aux heures de pointe dans certaines gares des trois grands corridors ferroviaires et une desserte au quart d'heure sur le reste du réseau structurant.

En plus de la performance technique, cette nouvelle gare souterraine servira de catalyseur pour le renouvellement urbain du quartier environnant, renforçant le rôle de Saint-Charles comme centralité métropolitaine de premier ordre.





LE RÉSEAU FERRÉ EXPRESS MÉTROPOLITAIN EN 2030 Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

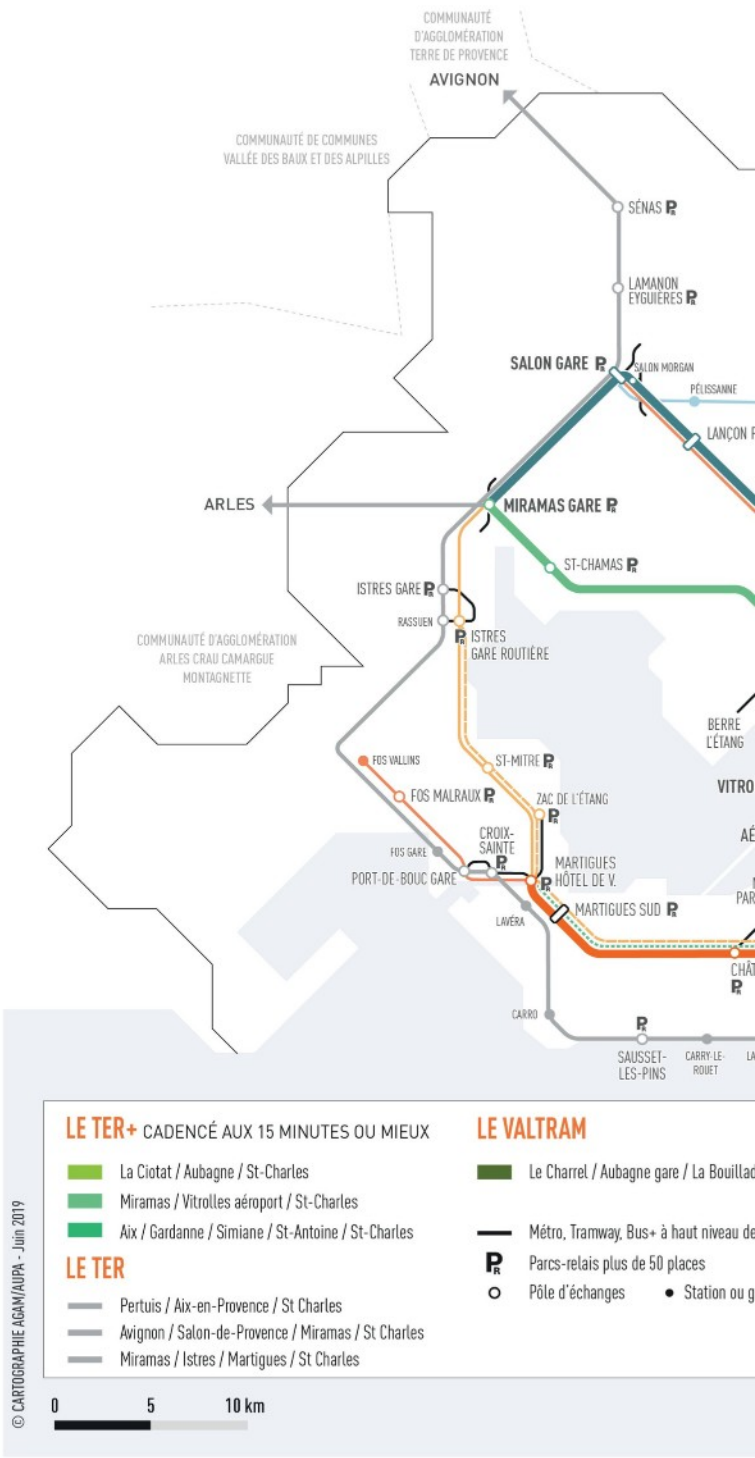
LES BUS : LA CAPILLARITÉ DU SYSTÈME MÉTROPOLITAIN

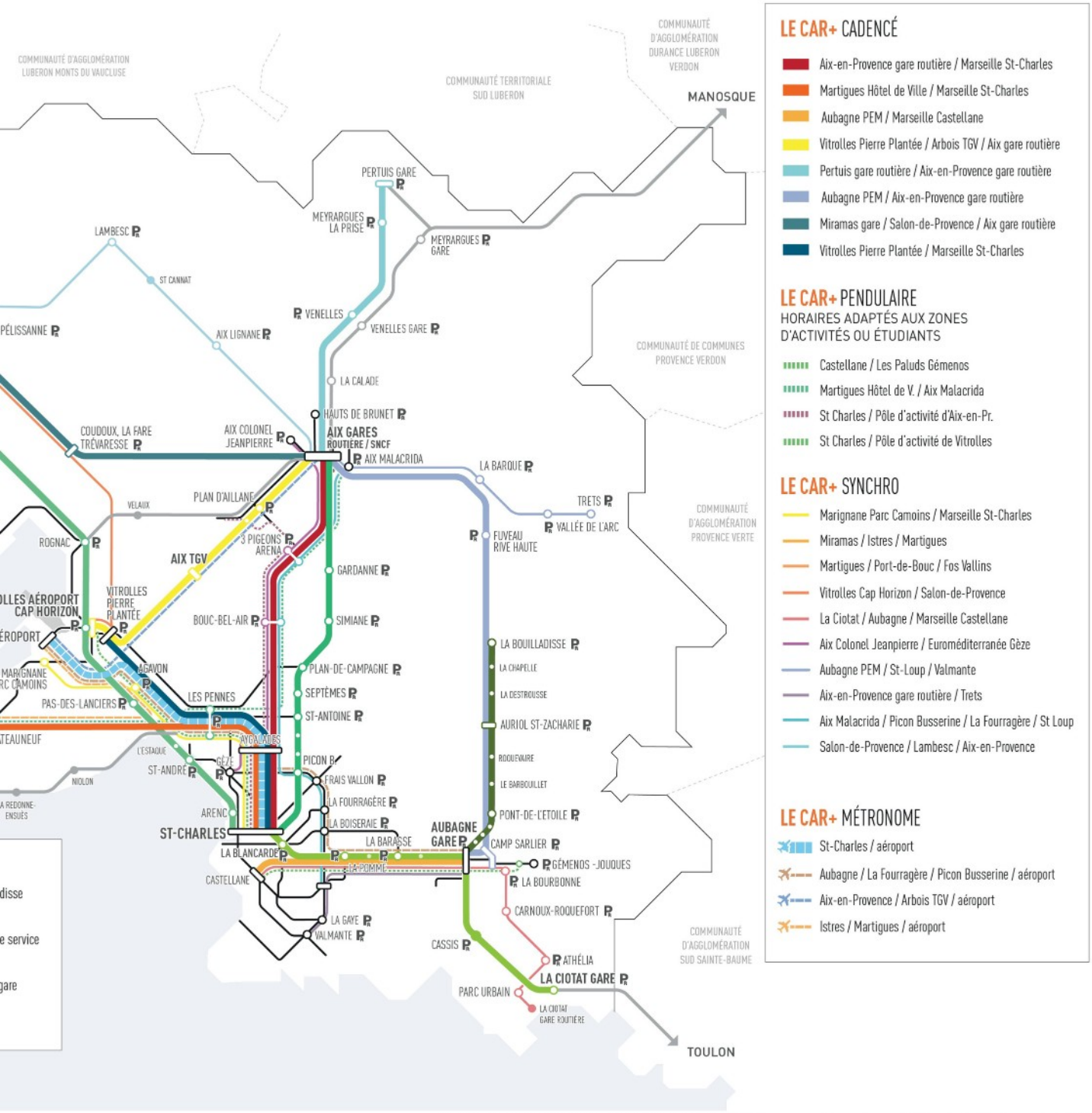
Le réseau de bus et de cars constitue l'un des principaux outils de desserte de la Métropole Aix-Marseille-Provence. En raison de l'étendue du territoire, de la dispersion de l'habitat et de la présence de nombreux pôles d'emploi situés en périphérie, il joue un rôle essentiel pour assurer les liaisons entre les différents bassins de vie et compléter l'offre ferroviaire du Réseau Express Métropolitain (REM).

Regroupé sous la marque La Métropole Mobilité, le réseau s'organise autour de 26 lignes Car+, qui forment l'armature du système de transport collectif métropolitain et desservent plus de 80 % de la population.

Ces lignes à haut niveau de service relient les principales centralités et les grands corridors de déplacement, comme les axes Marseille-Aix-en-Provence ou Marseille-Aubagne, avec des fréquences pouvant atteindre un passage toutes les dix minutes aux heures de pointe. Afin de garantir leur efficacité et leur régularité, la métropole prévoit également l'aménagement de 100 km de voies réservées sur les autoroutes et voies rapides, permettant aux bus de s'affranchir en partie de la congestion routière.

Le réseau est complété par plusieurs types de services répondant à des besoins spécifiques. Les lignes cadencées assurent les liaisons régulières entre les principales polarités métropolitaines, les lignes métronomes desservent des équipements stratégiques comme l'aéroport Marseille-Provence, les lignes pendulaires sont adaptées aux déplacements domicile-travail vers les grandes zones d'activités, tandis que les lignes synchro renforcent l'offre sur certains corridors secondaires aux heures de pointe.





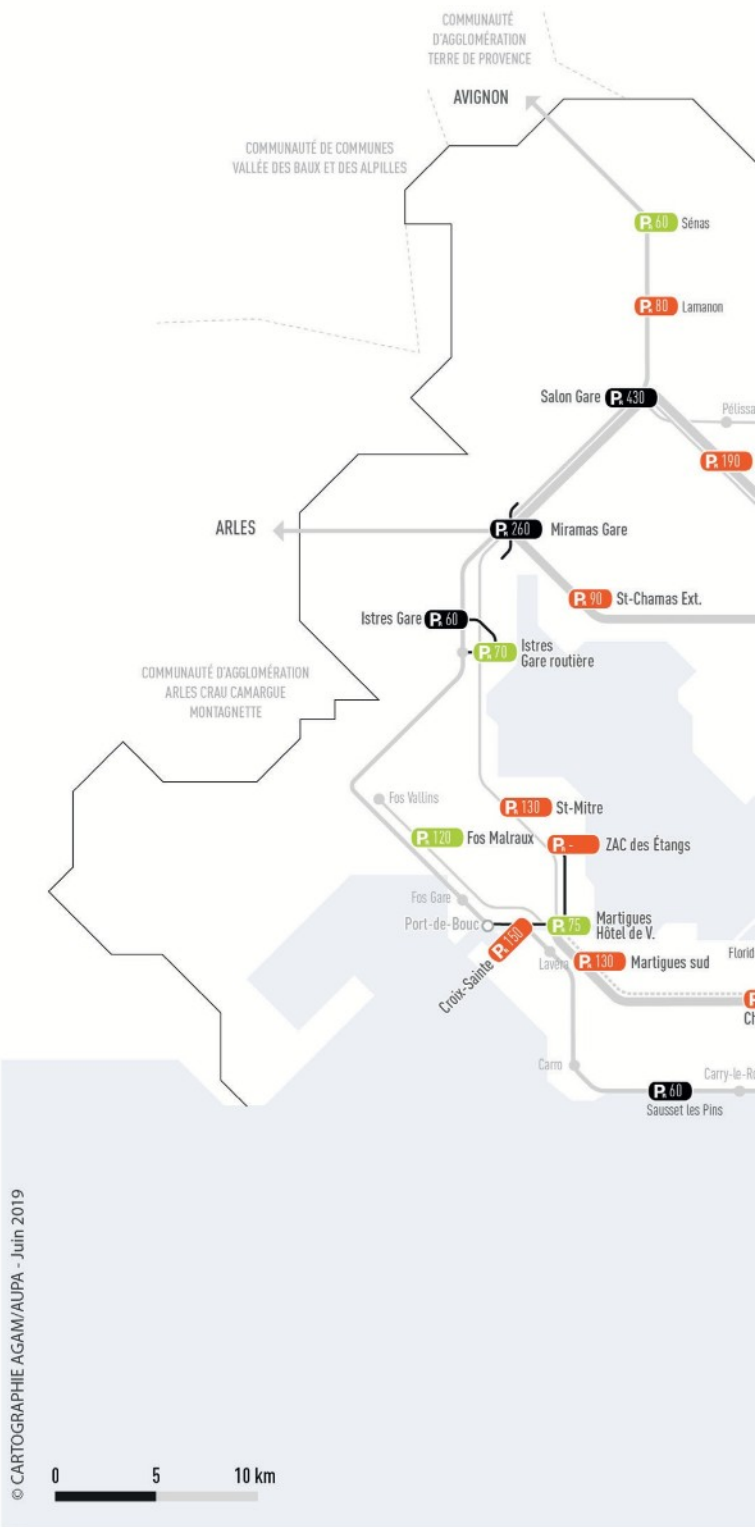
LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

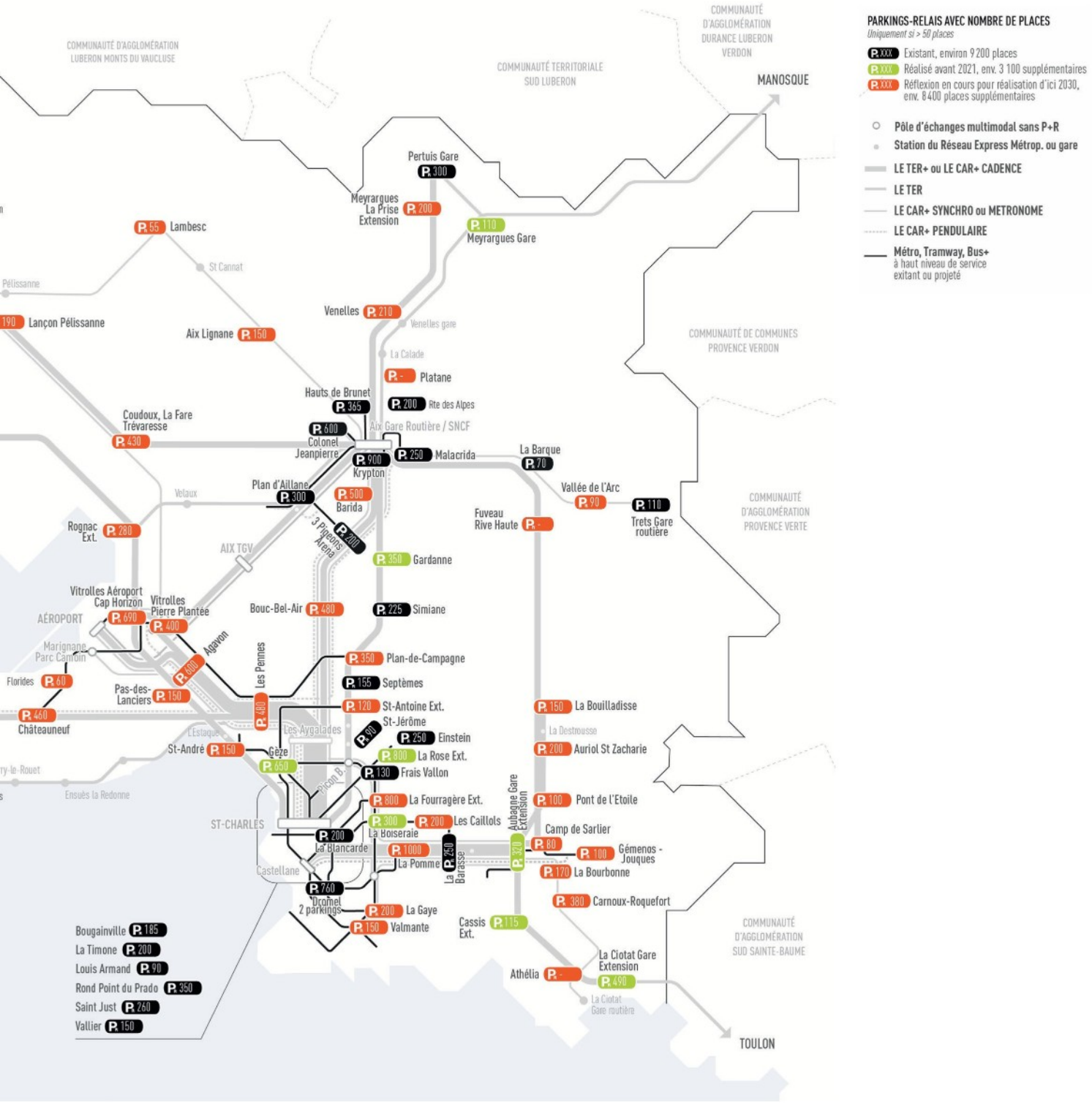
DE LA VOITURE AU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Le système de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence est aujourd'hui largement structuré par la voiture individuelle, qui constitue encore le mode de déplacement dominant. Plus d'un déplacement sur deux est réalisé avec une seule personne à bord du véhicule, et près de 78 % des ménages possèdent au moins une voiture, un niveau d'équipement supérieur à celui d'autres grandes métropoles françaises comme Lyon ou Nice. Cette forte motorisation s'explique notamment par l'étendue du territoire, la dispersion de l'habitat et la dissociation entre les lieux de résidence, d'emploi et de formation, qui rendent souvent la voiture indispensable, en particulier dans les secteurs périphériques.

Face à cette dépendance, les parkings-relais (P+R) occupent une place stratégique dans l'organisation du système de transport métropolitain. Ils sont conçus comme des points de bascule entre la voiture individuelle et les transports collectifs, permettant aux automobilistes de laisser leur véhicule en périphérie pour poursuivre leur trajet en train, en car express ou en transport urbain. Implantés à proximité des gares et des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), ils jouent un rôle essentiel dans le rabattement vers le Réseau Express Métropolitain (REM) et dans la réduction de la pression automobile sur les centres urbains.

La métropole prévoit ainsi de plus que doubler ses capacités de stationnement, passant d'environ 9 200 places en 2019 à près de 20 000 places à l'horizon 2030. Ces équipements sont localisés de manière stratégique : soit à l'entrée des principaux pôles urbains afin d'intercepter les flux automobiles entrants, soit dans les secteurs peu denses où la voiture reste le principal moyen d'accès au réseau structurant.





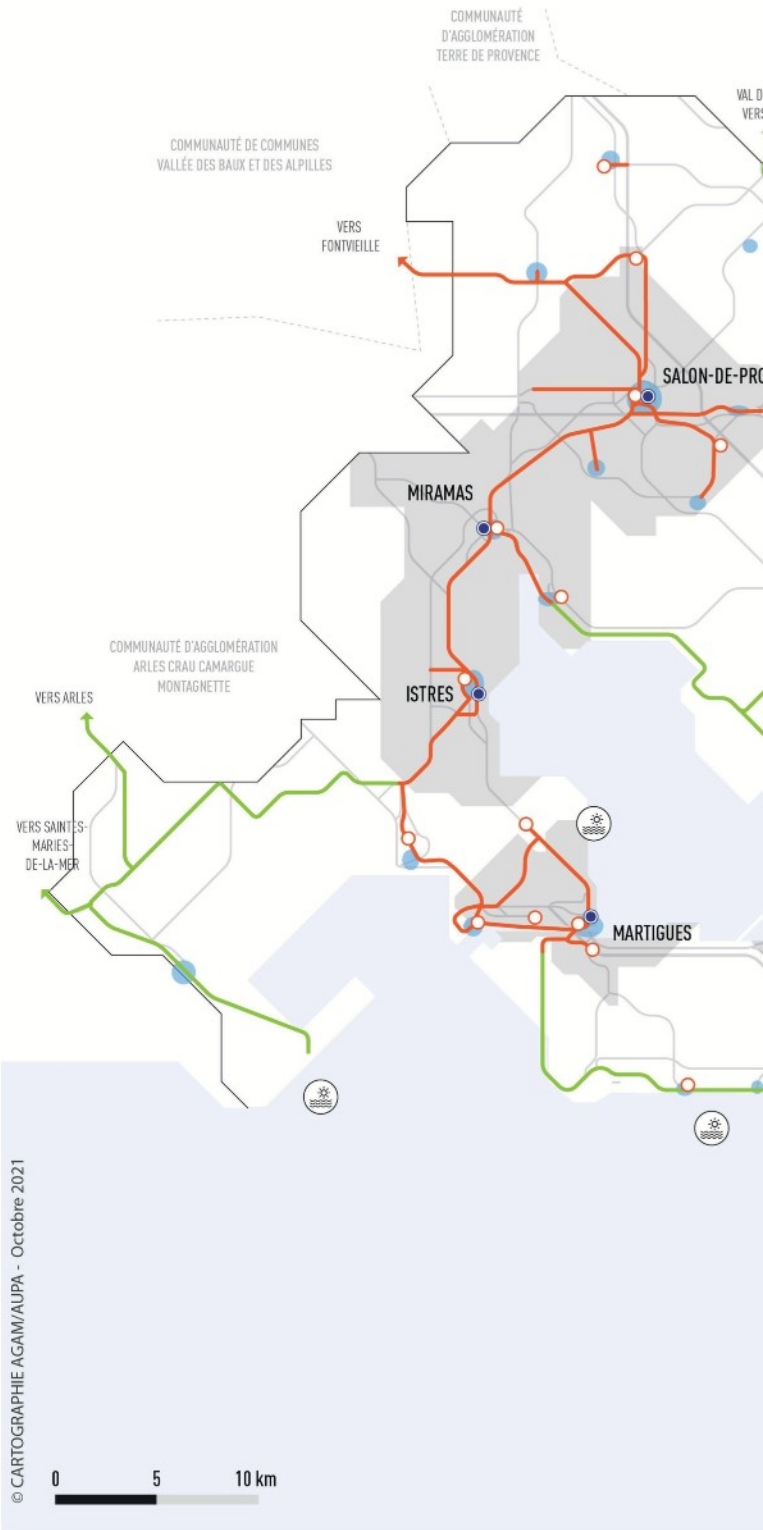
PLUS DE 20 000 PLACES EN PARKING-RELAIS Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

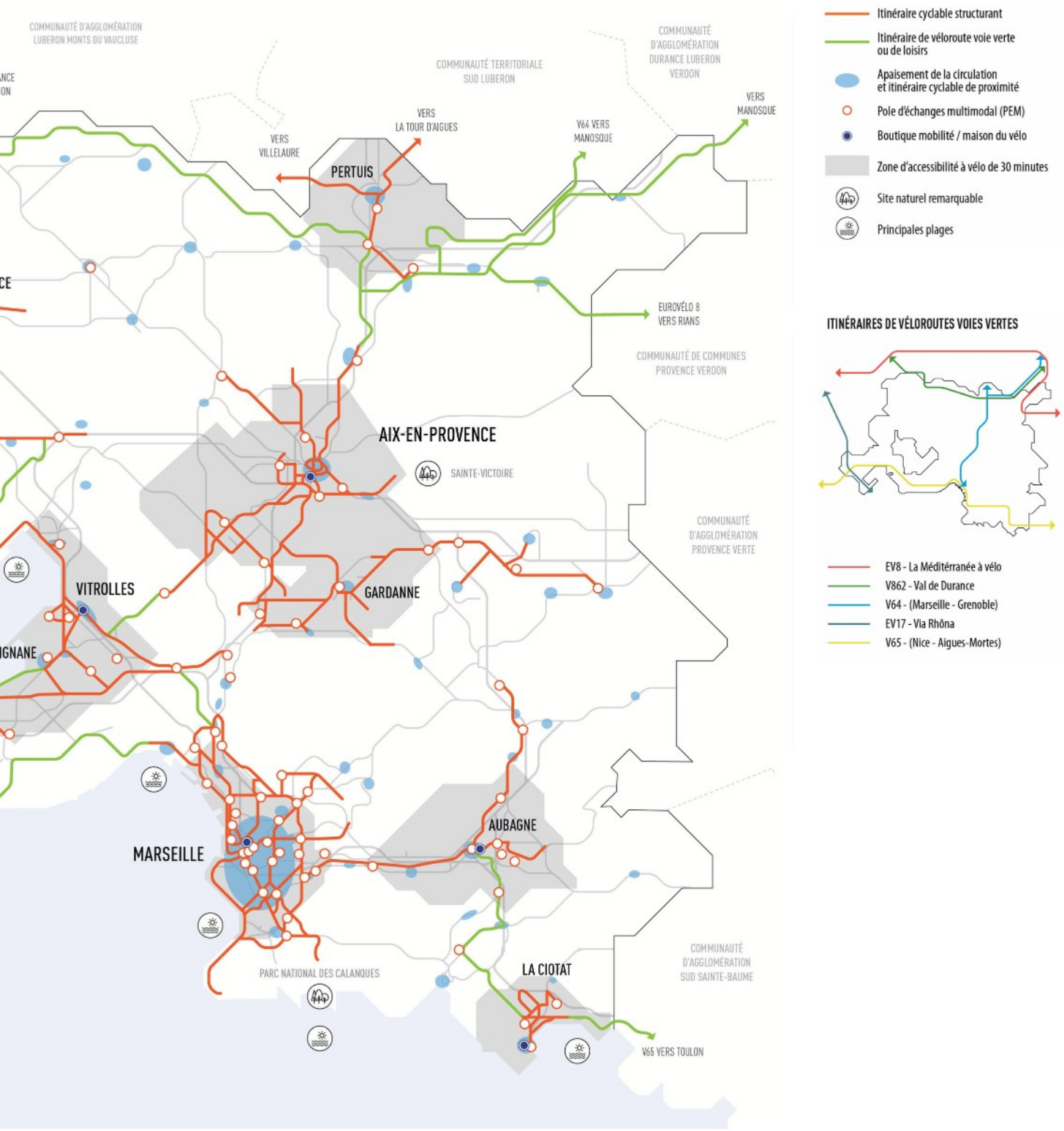
RECOUDRE LES COURTES DISTANCES

Le vélo occupe une place croissante dans la stratégie de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Longtemps marginal, avec une part modale de seulement 1,2 % des déplacements en 2017, il est désormais considéré comme un levier majeur de la transition écologique, de l'amélioration du cadre de vie et de la santé publique. L'ambition métropolitaine est de porter cette part à 7 % des déplacements d'ici 2030, avec des objectifs plus élevés dans les secteurs les plus urbanisés, notamment 15 % à Marseille et à Aix-en-Provence et 12 % dans les villes moyennes.

Pour accompagner cette évolution, la métropole prévoit le déploiement d'un réseau cyclable de plus de 1 200 km. Celui-ci s'organise autour de 500 km d'axes structurants, principalement des pistes cyclables sécurisées reliant les centres urbains, les grands pôles d'emploi et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Il est complété par 200 km d'itinéraires de loisirs, s'appuyant notamment sur les véloroutes du littoral et les grands itinéraires européens, ainsi que par 500 km de maillage secondaire destinés à assurer la desserte fine des équipements de proximité tels que les écoles, les commerces ou les quartiers résidentiels.

Le développement du vélo s'accompagne également d'un effort important en matière de stationnement et d'intermodalité. Le Plan de Mobilité prévoit la création de 50 000 places de stationnement public d'ici 2030, dont près de 5 000 places sécurisées au sein des PEM et des gares du Réseau Express Métropolitain. L'objectif est de faciliter l'usage combiné du vélo et des transports collectifs, en faisant du vélo un véritable maillon de la chaîne de mobilité métropolitaine.





LES ITINÉRAIRES CYCLABLES Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

CHAPITRE 04

LE BASSIN SUD-EST : UN TERRITOIRE EN TRANSITION

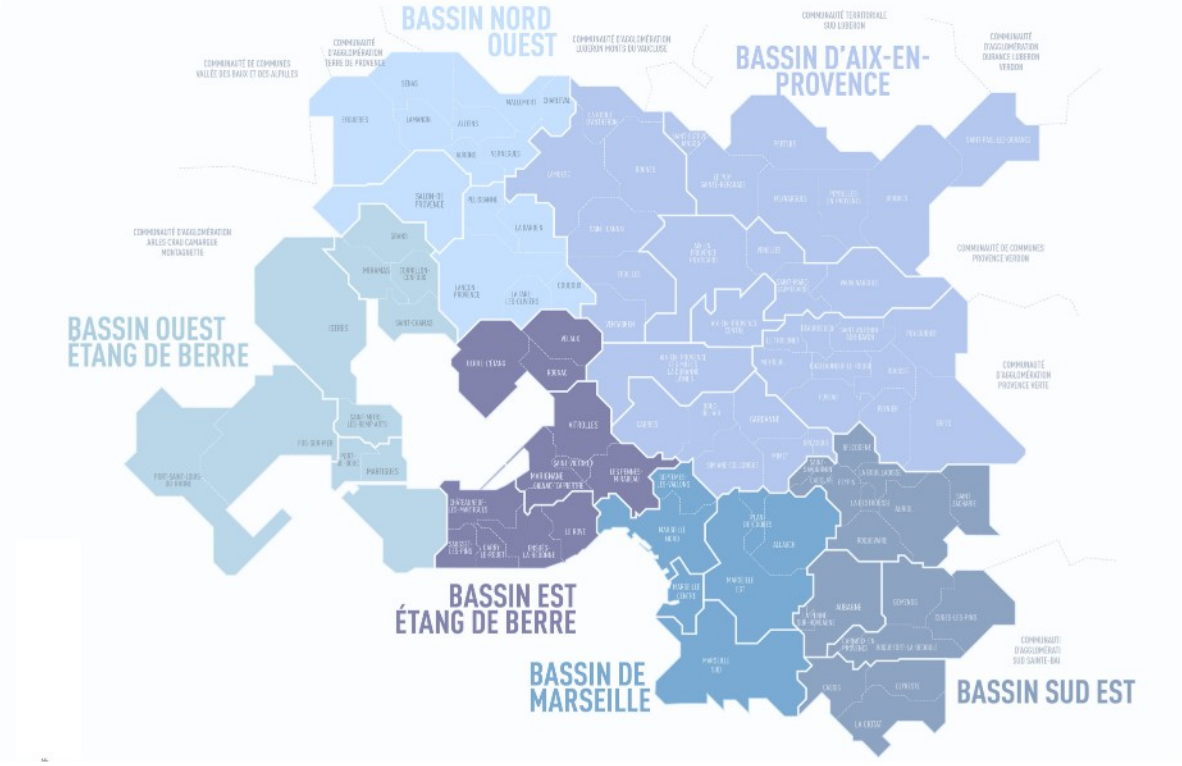
UNE MÉTROPOLE, SIX BASSINS DE MOBILITÉ

L'organisation de la Métropole Aix-Marseille-Provence en bassins de mobilité constitue aujourd'hui un outil central de lecture et de planification des déplacements. En structurant le territoire en ensembles cohérents à l'échelle des pratiques quotidiennes, elle permet de mieux appréhender les flux réels, largement internes à chaque bassin. Cette approche a le mérite de partir des usages et de s'appuyer sur des logiques de fonctionnement observées, plutôt que sur une vision purement administrative du territoire.

Cependant, ce découpage porte aussi l'empreinte des héritages historiques de structuration des réseaux de transport. Les infrastructures ferroviaires, routières et de transport collectif se sont développées de manière progressive, souvent sectorisée, en suivant des logiques locales ou infra-territoriales plutôt qu'une stratégie métropolitaine d'ensemble. Les bassins apparaissent ainsi en partie comme la formalisation a posteriori de ces fonctionnements existants, plus que comme le résultat d'une organisation initialement pensée à l'échelle globale de la métropole.

Cette lecture par bassins permet certes de rendre compte de la réalité des mobilités quotidiennes, mais elle tend aussi à figer des logiques de fonctionnement centrées sur l'autonomie relative des sous-territoires. Or, les dynamiques actuelles — intensification des flux, multiplication des motifs de déplacement, émergence de réseaux express métropolitains — dépassent largement ces périmètres. Les corridors structurants, les pôles d'échanges multimodaux et les mobilités inter-bassins montrent au contraire une forte interdépendance des territoires.

Dans cette perspective, l'enjeu ne serait pas de remettre en cause l'approche par bassins, mais de la dépasser partiellement en l'inscrivant dans une vision plus systémique. Penser la métropole comme un réseau intégré, où les bassins ne sont plus des entités closes mais des composantes d'un ensemble connecté, permettrait d'accompagner plus efficacement les mutations en cours et de répondre aux défis de congestion, de transition écologique et de cohésion territoriale.



LES BASSINS DE MOBILITÉ ET DE PROXIMITÉ Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

D'UN CORRIDOR SATURÉ À UN TERRITOIRE CONNECTÉ

Le bassin Sud-Est, qui regroupe notamment Aubagne, La Ciotat et une quinzaine de communes environnantes, constitue l'un des espaces stratégiques du système de mobilité métropolitain. Il se distingue à la fois par une forte cohésion interne des déplacements (environ 72 % des flux réalisés à l'intérieur du bassin) et par une dépendance marquée à la voiture, notamment pour les trajets domicile-travail (près de 80 %). Cette situation s'explique par la combinaison d'une géographie contrainte, d'un tissu urbain étiré le long des vallées et du littoral, et d'une organisation des emplois concentrée sur quelques pôles.

Dans ce contexte, les ambitions de mobilité visent à transformer un bassin fortement routier en un territoire mieux connecté aux réseaux structurants métropolitains. L'enjeu central repose sur le renforcement de l'offre ferroviaire, avec l'intégration du corridor Marseille–Aubagne–La Ciotat–Toulon au Réseau Express Métropolitain (REM), permettant d'améliorer la fréquence, la régularité et la capacité des liaisons vers Marseille et les autres bassins.

Cette armature est complétée par le développement de solutions de transport intermédiaires, notamment les lignes Car+ et les infrastructures de rabattement vers les gares et les Pôles d'Échanges Multimodaux. L'objectif est de réduire la dépendance à la voiture en structurant des alternatives performantes sur les axes saturés, en particulier l'A50 et les accès à Marseille.

Enfin, le bassin Sud-Est s'inscrit dans une stratégie plus large d'intensification urbaine autour des nœuds de transport, visant à concentrer le développement résidentiel et économique à proximité des gares et des PEM.

Un système vélo global

- Réseau vélo structurant
- Véloroute - voie verte

Des transport en commun performants

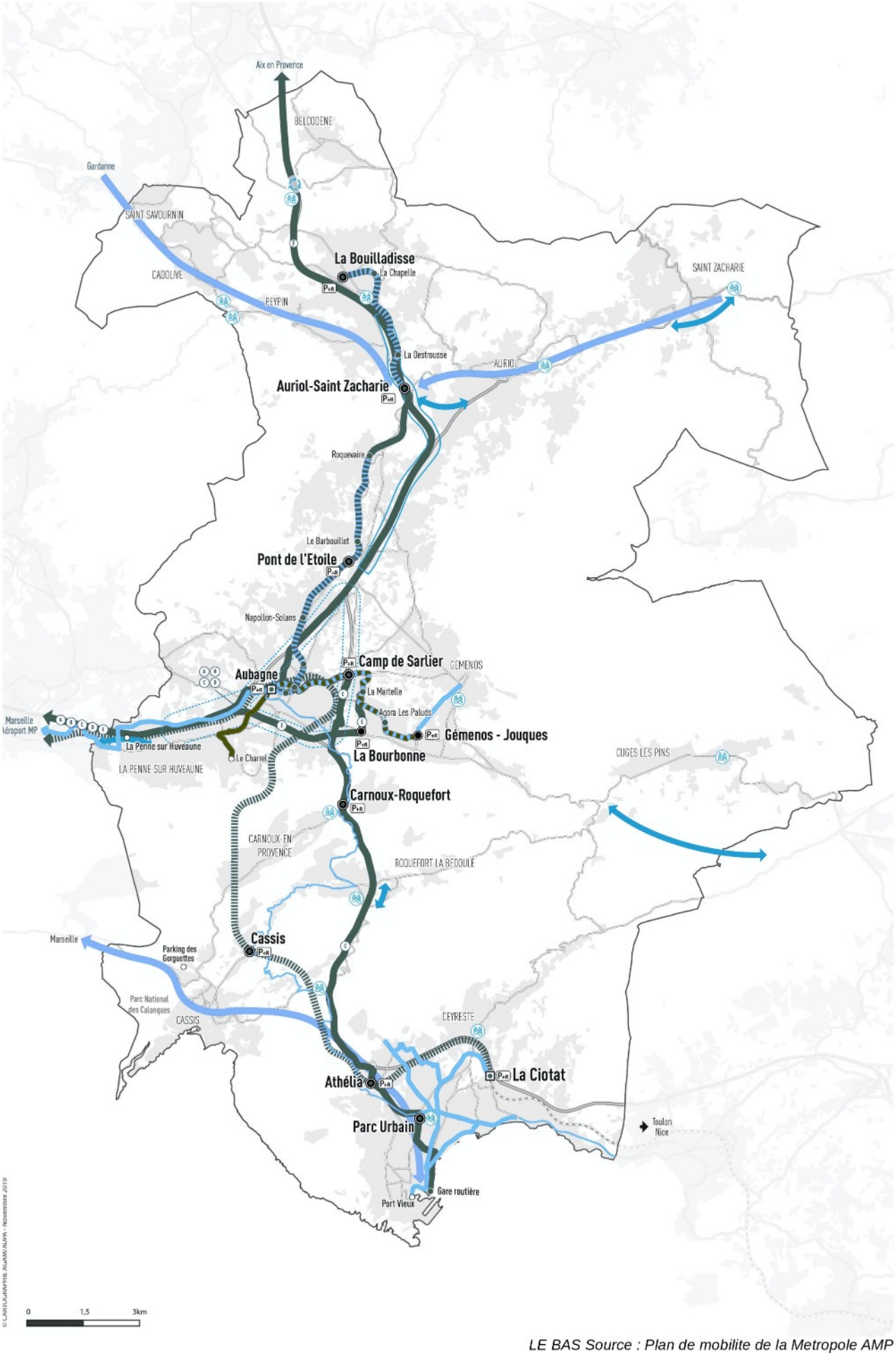
- REM TER+ La Ciotat / Aubagne / Marseille
- Val'Tram + réseau vélo structurant
- REM Car+
  - (A) Cadencée Aubagne Gare / Marseille Castellane
  - (B) Synchro Aubagne Gare / Saint Loup / Vamante
  - (C) Synchro La Ciotat / Aubagne / Marseille Cast.
  - (D) Métronome Aubagne / La Fourragère / Aéroport MP
  - (E) Pendulaire La Martelle / Marseille Castellane
  - (F) Cadencé Aubagne PEM / Aix Gare Routière
- Tramway
- Bus+ Chronobus + réseau vélo structurant
- Lignes complémentaires interubaines
- Voie ferrée

Des pôles d'échanges multimodaux accessibles

- Portes d'entrée régionale
- Pôles d'Echanges Multimodaux / avec accès REM
- Autres stations et gares / avec accès REM
- P+R Parking relais

Un système routier régulé

- Etude du triangle autoroutier d'Aubagne
- Mise à 2x3 voies de l'A52
- Echangeur à étudier (opportunité)
- Contournement à étudier (opportunité)
- Aire de covoiturage



LE BAS Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

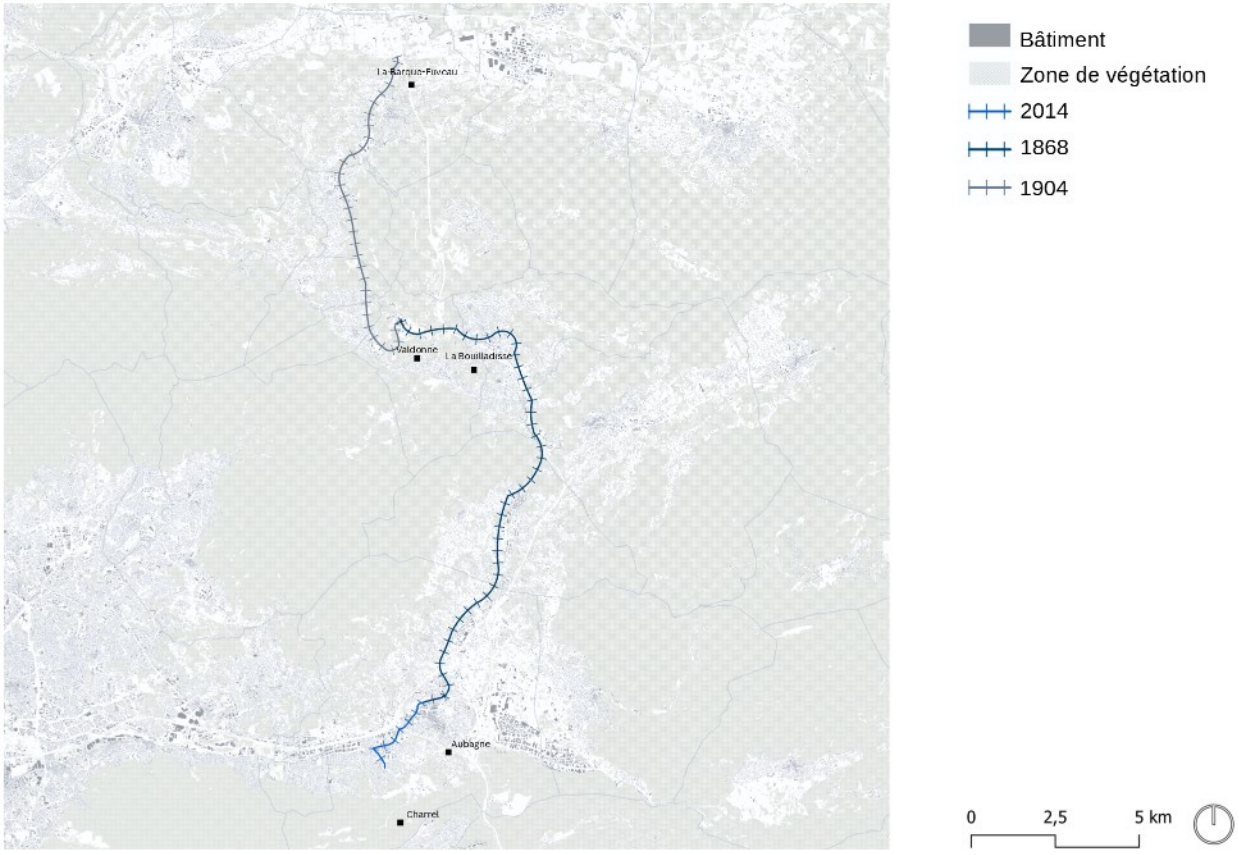
LE VAL'TRAM : UNE ANCIENNE LIGNE POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS

Le projet Val'Tram constitue l'une des opérations structurantes du Plan de Mobilité 2020-2030 de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Conçu comme un train léger intégré au Réseau Express Métropolitain (REM), il vise à proposer une alternative crédible à la voiture individuelle dans des secteurs périurbains de faible et moyenne densité, en s'appuyant sur la réutilisation d'une infrastructure ferroviaire existante.

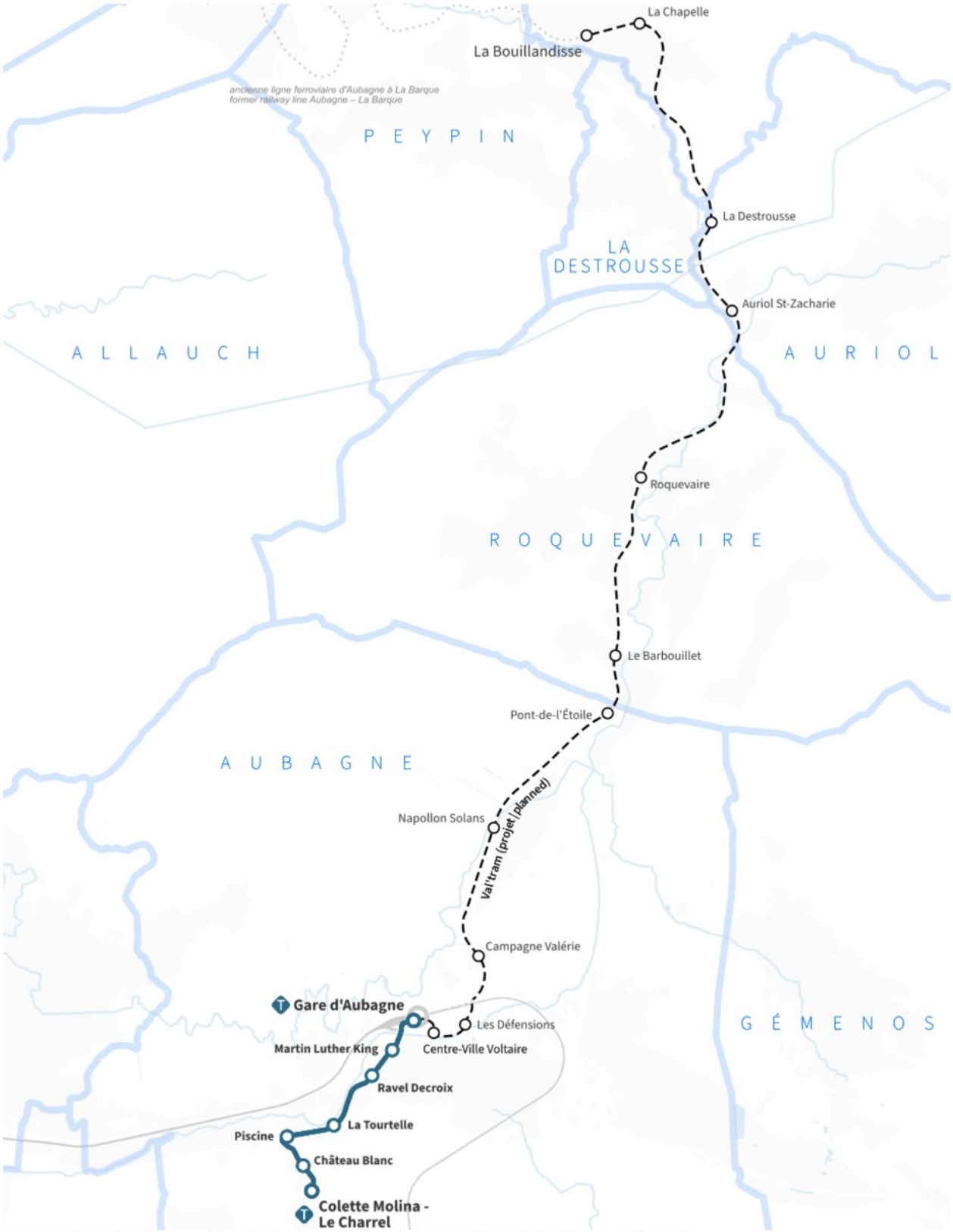
Le tracé repose sur la réhabilitation de 14 km de la voie ferrée de Valdonne, permettant de relier Aubagne à La Bouilladisse et de desservir cinq communes : Aubagne, Roquevaire, La Destrousse, Auriol et La Bouilladisse. Le projet prévoit la création d'environ 12 stations, assurant une desserte fine du territoire et renforçant l'accessibilité des zones résidentielles aujourd'hui fortement dépendantes de la voiture.

En termes de performance, le Val'Tram est conçu comme une ligne à haut niveau de service, avec une fréquence d'une rame toutes les 10 minutes en heure de pointe et une amplitude horaire large, de 5h30 à 21h. Il s'accompagne d'un dispositif de rabattement automobile structuré, avec environ 550 places de parkings-relais, notamment concentrées sur les pôles d'Auriol, afin de favoriser le report modal vers le transport collectif.

Le projet s'inscrit fortement dans une logique d'intermodalité. À la gare d'Aubagne, il permet des correspondances avec le tramway, les trains TER+, ainsi que les lignes de bus structurantes et les futures lignes Car+ du réseau métropolitain. Cette articulation en fait un maillon essentiel entre les mobilités locales et les réseaux à plus grande échelle.



Tracé du Val'Tram entre Aubagne et La Barque-Fuveau Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP



Source : Métropole Aix-Marseille-Provence, carte de présentation du projet Val'Tram, août 2022

Arret Val Tram inactif ouverture 2027

Arret Val Tram actif

Tracé Val Tram futur

LE VAL TRAM Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

Le Val'Tram, au-delà de sa fonction de ligne de transport, structure le développement du bassin Sud-Est à l'échelle très fine des arrêts. Chaque station devient un point d'appui potentiel pour organiser la densification, les mobilités locales et les usages du quotidien, en lien avec le Réseau Express Métropolitain.

Sur le secteur Aubagne – gare, l'arrêt joue un rôle de nœud central d'intermodalité. Il met en relation le Val'Tram avec le tramway urbain, les lignes de bus structurantes et les connexions TER. C'est le principal point de rabattement du secteur, appelé à renforcer la fonction de porte d'entrée vers le système métropolitain.

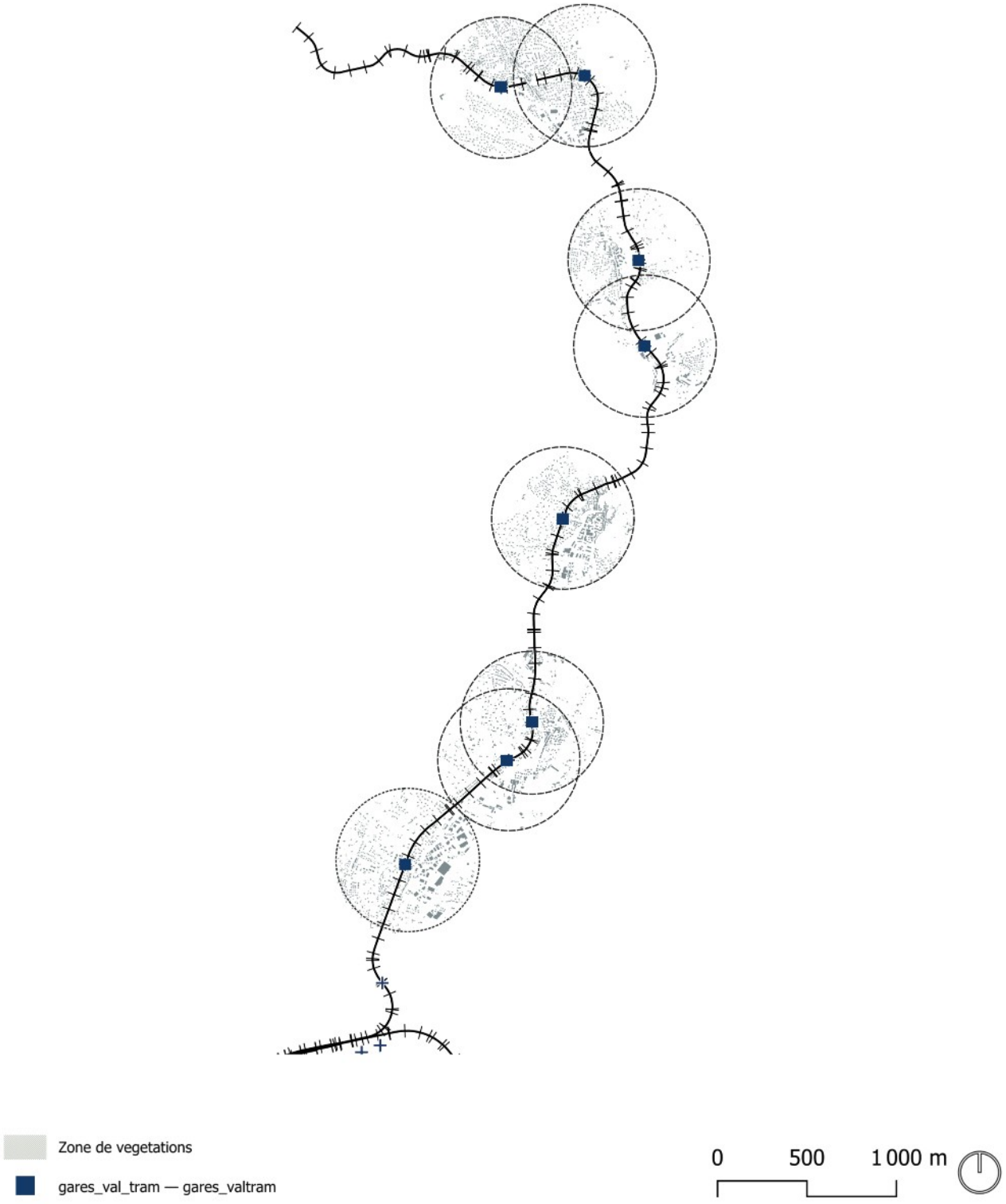
À Roquevaire, les arrêts s'inscrivent dans un tissu urbain plus diffus. Le potentiel de développement repose ici sur la structuration d'un centre de proximité autour de la station, permettant de concentrer commerces, services et logements à moins de 10 minutes à pied, afin de limiter les déplacements vers Aubagne ou Marseille.

Sur La Destrousse, la logique est similaire mais encore plus marquée par l'étalement résidentiel. L'arrêt devient un point de centralité émergente, capable de requalifier un espace aujourd'hui très dépendant de la voiture. Le développement y repose surtout sur le rabattement via marche, vélo et parkings relais de petite capacité.

À Auriol, les stations présentent un enjeu plus large car elles s'inscrivent dans un bassin de vie étendu. Le secteur concentre une part importante des dispositifs de parkings-relais du Val'Tram, ce qui en fait un point stratégique de captation des flux automobiles en amont du corridor saturé de l'A50. Le développement urbain s'y organise autour d'une logique de polarisation progressive.

Enfin, à La Bouilladisse, terminus de la ligne, l'arrêt constitue une porte de fond de vallée. Il a vocation à structurer l'ensemble des mobilités des communes les plus périphériques, en jouant un rôle de redistribution vers les zones d'emploi et vers Aubagne. Le potentiel de développement repose ici sur la création d'une centralité de rabattement, articulée à des services de mobilité et à des opérations de densification modérée.

TERRITOIRE ENCLAVÉ → **TERRITOIRE DESSERVI**

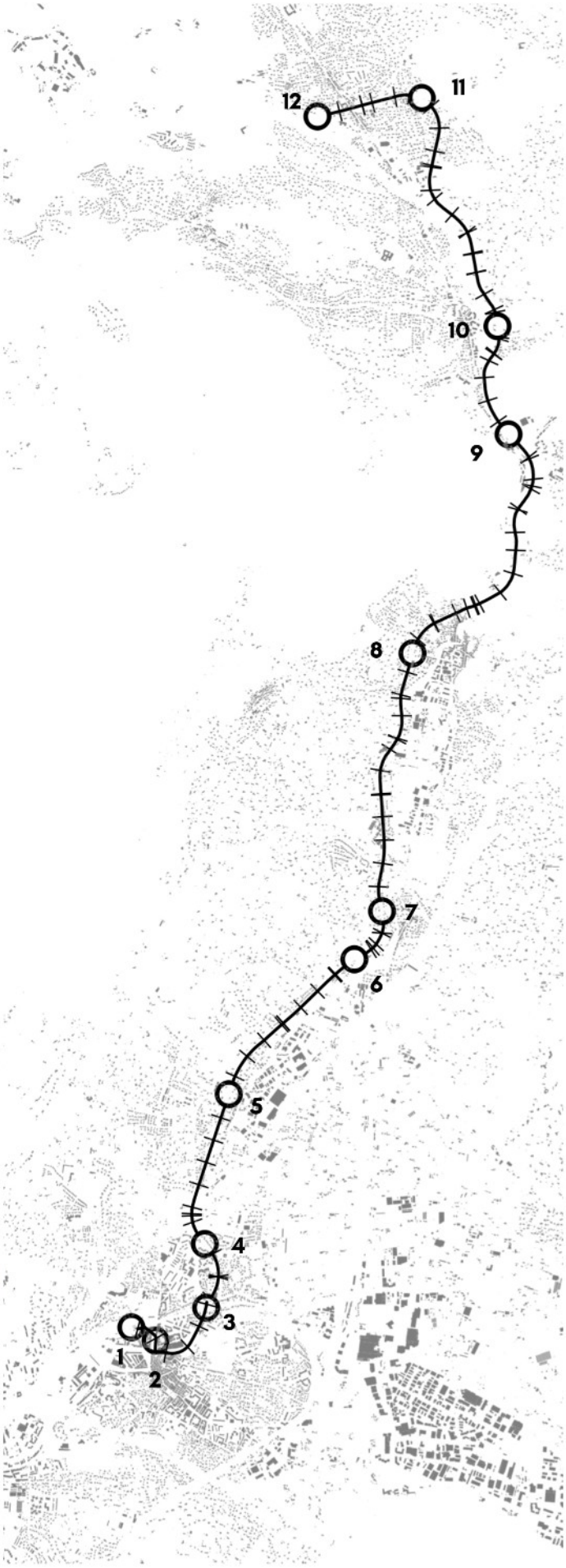


LA VILLE DU QUART D'HEURE AUTOUR DES GARES DU VAL'TRAM Source : Plan de mobilite de la Metropole AMP

1.GARE D'AUBAGNE

2.LES DÉFENSIONS

3.CENTRE-VILLE/VOLATIR



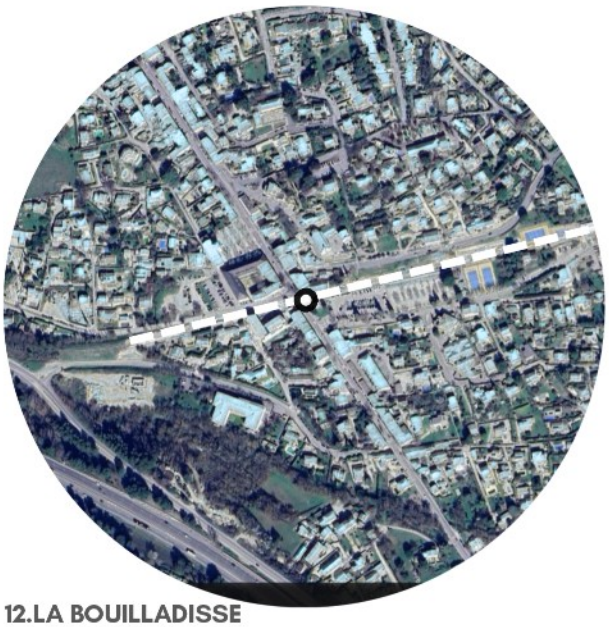
4.CHAMPAGNE - VALÉRIE

9.AURIOL, SAINT ZACHARIE

5.NAPOLLON-SOLANS

10.LA DESTROUSSE

6.PONT DE L'ETOILE



12.LA BOUILLADISSE

Workshop 2026

Directrice de la publication : Anne Bourgon
Comité éditorial : Maëva Lacroix Youf, Ted Schwaller et Alexandra Tesileanu, étudiants du studio de projet encadré par Julien Monfort, enseignant à l'ENSA-M
En partenariat avec la Métropole-Aix Marseille-Provence, DGS prospective, partenariats et Innovations territoriales
Remerciements : Domnin Rausher, Vincent Fouchier, Cindy Conessa, Olivier Sana

La transformation des mobilités au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence révèle un changement d'échelle majeur : il ne s'agit plus seulement d'améliorer des infrastructures existantes, mais de construire progressivement un système de mobilité intégré, capable de relier entre eux des territoires longtemps fonctionnant de manière relativement autonome.

À travers le développement du Réseau Express Métropolitain, la structuration des bassins de mobilité, la montée en puissance des Pôles d'Échanges Multimodaux, le renforcement des lignes Car+ ou encore l'émergence de projets comme le Val'Tram, la métropole cherche à articuler les différents niveaux de déplacement dans une logique plus cohérente et hiérarchisée. Cette organisation vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle, à fluidifier les déplacements et à rapprocher les habitants des réseaux structurants.

Cependant, ces évolutions restent conditionnées par des enjeux forts de mise en œuvre : contraintes géographiques, saturation des axes existants, habitudes de mobilité et disparités entre les bassins. L'objectif d'accessibilité généralisée au réseau express à l'horizon 2030 illustre une ambition élevée, qui repose autant sur la réalisation des infrastructures que sur l'évolution des pratiques de déplacement.