

**M. Alain CHOPIN - Président de la
commission d'enquête –
Métropole Aix-Marseille-Provence
– Direction Générale Adjointe de
la Mobilité – Direction Études et
Stratégie – BP 48014
13567 MARSEILLE CEDEX 02**

commission.enquete.pdu@ampmetropole.fr

Marseille, le 21 mai 2021

**Objet : Observations, propositions et avis sur le projet de Plan de Déplacements
Urbains métropolitain 2020 2030**

Monsieur le président de la commission d'enquête,

Vous trouverez à la suite notre contribution, ainsi que ses 16 annexes.

Nous vous en souhaitons bonne réception.

Veillez recevoir nos respectueuses salutations

La Commission Inter-associative Aménagements cyclables à Marseille

Contribution de membres de la Commission Inter-associative Aménagements cyclables à Marseille

















au projet de PDU (Plan de déplacements urbains) 2020-2030 de la Métropole Aix Marseille Provence

La Commission Amts cyclables à Marseille, animée par Stéphane Coppey (CVV), réunit des cyclistes membres de différentes structures marseillaises suivantes :

- **CVV - Collectif Vélos en Ville** (Atelier, commission Amts cyclables, événements, balades, vélo école, promotion du vélo,..3 salariés, 1 400 adhérents)
Contacts : Stéphane Coppey, animateur de la commission, Sam Cohen, Gaspard Schmitt
- **Vélos Sapiens** (Atelier, balades, animations, promotion du vélo,.. 250 adhérents)
Contacts : Robert Alessandri, Nicolas Brousse, Arnaud Denjean, Julie Belkacem
- **Les Coursiers solidaires à Vélo de Marseille** (Livraisons d'invendus au Secours populaire, maraudes,..120 contacts de bénévoles, 1500 abonnés sur les réseaux sociaux FB, Instagram, LK)
Contacts : Anne-Laurence Beaudoin, Nadia Mercey, Matteo Lombardi, Myriam
- **Le collectif Der' Ailleurs** (collectif de cyclo tourisme d'env. 50 membres)
Contacts : Michel Helbo, Charlotte Grandjean
- **Tout en Vélo** (Cyclo logistique, « Pro à vélo » -vélo école- 2 salariés, env. 500 livraisons par mois, env. 500kg par livreur par jour, env. 50km par livreur par jour)
Contacts : Thomas Croizé, Thibault Tev
- **Rex** (Cyclo logistique, 3 salariés, 40 clients, 1 000 livraisons/mois)
Contact : Clément Lejoubioux
- **Agile en Ville** (Cyclo logistique, 20 livreurs, 6 000 livraisons à Marseille/ mois)
Contact : Michael Mahut
- **Le Maillon vert** (SAS de 17 salariés en CDI à Marseille, livraison de 300 points de livraison par jour, 5 000 livraisons par mois, 80 à 100 km par jour par livreur, env. 150 clients)
- **Tous en Biclou** (Entreprise de cyclotourisme local et durable, en cours de développement)
Contact : Jean-Baptiste Rufach
- **Synchronicity** (association participante au Plan national de la Cyclo logistique)
Contact : Maxime Ducoulombier

SOMMAIRE :

I Méthodologie	p4
II Le PDU 2013 – 2013	P5
Bilan	p17
III Le projet de PDU 2020 – 2030	p18
Gouvernance / portage politique	p19
Respecter la loi	p21
Objectifs du PDU	p22
Réserves de la Commission	p23
Calendrier et Plans locaux	p24
Guide	p25
Marche à Pied	p26
Logique « Tout routier »	p27
Le B.U.S	p28
Mobilité et Urbanisme	p29
Enjeux	p32
Cyclo logistique	p32
Tourisme / Environnement	p36
Accès aux calanques	p37
« Système vélo »	p38
Budget	p39
Indicateurs	p41
Exemplarité	p42
Conclusion	P43

-  ANNEXE 1 - Loi Laure 1996 renforcée par loi LOM 2019
-  ANNEXE 2 - Plan climat MPM Nov12
-  ANNEXE 3 - PlanVelo_2019 2024
-  ANNEXE 4-- Schema directeur Velo CD13 - Oct2016
-  ANNEXE 5 - Propo Amts cyclables au DGS de la Métropole ' fev 21
-  ANNEXE 6 - Doc CVV Priorité axes à aménager -octo2020
-  ANNEXE 7 - exemple itineraire Court terme - Ligne 6 Plan velo
-  ANNEXE 8 - Pétition requeliff Bd National -mai21
-  ANNEXE 9- Ex d'axe a aménager 1&4eme - 2017
-  ANNEXE 10 - Tramway 3 contrib enquete publque 2020
-  ANNEXE 11 - Art Figaro fev21 Atmo 100 000 morts par an France
-  ANNEXE 12 - Art ATMO - 2700 morts a Marseille
-  ANNEXE 13 - Art ATMO suite- 2700 morts a Marseille
-  ANNEXE 14 - Le Monde - Pollution de l'air
-  ANNEXE 15 - Essor du vélo en 2020 - Le Figaro Mars 21
-  ANNEXE 16 DOSSIER PHOTOS

II - Méthodologie :

Notre expertise est basée à la fois sur notre usage quasi-quotidien du vélo depuis de nombreuses années à Marseille et sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et/ou sur notre expérience professionnelle dans la mobilité (plusieurs membres de la commission sont des professionnels de la mobilité durable)

⇒ **Expertise d'usage et expertise professionnelle**

Note importante : nous parlons principalement du territoire de Marseille, avec néanmoins quelques exemples d'autres villes pour la question de l'inter modalité

Légende :

« » : Citations extraites des PDU 2013-2023 et 2020 et 2030 ou autres contributeurs

⇒ **Note de la rédaction**

⇒ **Résumé / point important relevé par la rédaction**

III - Retour sur le PDU 2013-2023 :

Rappel : le PDU 2013-2023 a été adopté par l'ancienne communauté urbaine Marseille Provence, aujourd'hui partie prenante de la Métropole Aix Marseille Provence.

Rédigé en 2009, approuvé en juin 2013, ce PDU est encore en vigueur en 2021 à Marseille : où en est-on ?

EXTRAITS DU PDU APPROUVE 2013 – 2023 :

P27 : « L'objectif général visé par le P.D.U. est non seulement la maîtrise, mais la baisse du trafic automobile tant à l'intérieur des centres-villes que sur les itinéraires d'accès à ceux-ci, de manière à réduire les nuisances environnementales et améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et usagers de l'espace public »

« RÉAMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC AU PROFIT DES MODES ACTIFS :

1.1.2.1.SUPPRIMER LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR »

P53 **« libération des trottoirs ...** notamment pour les personnes à mobilité réduite (voitures stationnant "à cheval" sur trottoir, stationnement des deux roues motorisés) «

« Le P.D.U. propose que soient supprimées, chaque année, environ 200 à 300 places de stationnement "à cheval" sur trottoir, sauf dans les rues où aucune alternative n'est possible (ex. quartier Vauban, à Marseille). «

- ⇒ **Certains axes ont vu une suppression de files de stationnement** (ex : Rue de Bruys, une rangée de stationnement remplacée par un double sens cyclable, la rue Mazargan et des manière générale quelques rues de l'hyper centre)
- ⇒ **Hormis l'hyper centre (vitrine) et quelques axes isolés l'ambition de cette suppression de places de stationnement n'a pas été réalisée**

P... **« développement des zones 30 et des zones de rencontre** dans les espaces centraux, avec **priorité absolue aux modes actifs »**

- ⇒ **Pas d'aménagements Zone 20 à notre connaissance. Les zones 30 ou Zones de rencontre réalisées sont souvent mal faites (voir dossier Photos en annexe), et les automobilistes s'y sentent toujours prioritaires**

P... **« mise en œuvre de mesures améliorant la sécurité des piétons et cyclistes,** particulièrement vulnérables »

- ⇒ **Non seulement cette mesure n'a pas été réalisée mais la cohabitation Piétons, cyclistes, vélos électriques, et depuis quelques mois trottinettes est de plus en plus problématique**

P... **« mise en œuvre des dispositions du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics »**

- ⇒ **Nous ne représentons pas cette cause précise des PMR (personnes à mobilité réduite) mais nous pouvons imaginer que la ville de Marseille est très en retard (les PMR pour rappel sont par exemple des personnes avec béquille, avec valise, avec poussettes..) EX : Station de Metro Castellane, station importante car à la convergence des deux lignes de métro marseillaise (= pas d'ascenseur, il faut monter deux rangées d'une 20 aines de marches pour**

sortir de la station (et à l'inverse descendre les marches pour y accéder). Les parents doivent prendre les poussettes à leur bras ou se faire aider, idem pour les valises.

« 1.1.2.2. JALONNER L'ESPACE PUBLIC DE PANNEAUX INDICATEURS DESTINÉS AUX PIÉTONS »

P54 : « adopter un principe de **jalonement des équipements publics et lieux d'intermodalité**, dans un **rayon de 1 km autour de ces sites** (soit approximativement 15 minutes à pied). Ce jalonement, sur support spécifique, donnera les directions des équipements et lieux d'intermodalité, ainsi qu'une **indication de la distance exprimée non pas en kilomètres, mais en minutes à pied (pour une personne moyenne)** »

⇒ **A notre connaissance ce jalonement n'a pas été réalisé**

« 1.1.3.1. AMÉLIORER LA DESSERTE EN MODES ACTIFS DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX »

« un **programme ambitieux d'amélioration des accès aux pôles d'échanges** multimodaux pour les piétons et les cyclistes est engagé dans le cadre du P.D.U ... • **libération totale des trottoirs dans un périmètre de 500 m** autour du pôle ; • **création de bandes ou pistes cyclables dans ce même périmètre** ; • **création d'équipements pour le stationnement des vélos**, ainsi que des vélos à assistance électrique ; • jalonement du pôle dans le périmètre de 500 m et **recherche de "raccourcis"** entre parcelles privatives (cf. § 1.5.1) ; »

⇒ **A notre connaissance cette mesure d'accès aux pôles d'échange n'a pas été réalisé**

P64 : l'aménagement **d'itinéraires cyclables dans le secteur proche du pôle d'échange**, dans un rayon **d'environ 1 à 2 km**, avec un **jalonement spécifique** incitant le cycliste à emprunter l'itinéraire pour se rendre au pôle (cf. § 2.3.2) »

⇒ **Voir point ci-dessus**

« Sur la base **d'une demi-douzaine de pôles d'échanges à aménager chaque année** pendant 5 ans (correspondant à la trentaine de pôles d'échanges multimodaux listés au § 2.3.2), cette action correspond à un budget d'investissement d'environ 1 M €/an »

⇒ **30 pôles d'échange étaient donc à aménager entre 2013 et 2023**

« 1.1.3.2. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES MODES VULNÉRABLES »

P55 : « les cyclistes représentent une part très faible des victimes (moins de 2 %), mais davantage que leur part modale : **ce sont donc des usagers très vulnérables** »

⇒ **Nous sommes d'accords : les cyclistes sont vulnérable et sont donc à protéger avec des aménagements cyclables différenciés de la circulation auto, avec des zones apaisées etc..**

« . **Réduire les vitesses de 20 km/h dans les noyaux villageois** en créant des rues "calibrées" »

⇒ **A notre connaissance cette réduction de vitesse dans les noyaux villageois n'a pas été réalisée**

Ex de noyaux villageois : st Marcel, la Rose, st Just, st André, st Henri, la Capelette, Ste Anne, St Loup..

⇒ **Exemple de St Jerome** : bus 18 + double file voitures dans les 2 sens, vitesse voiture, stationnement voiture, difficulté de passage des Bus et voiture lié au stationnement anarchique – inconfort pour les vélos..)

⇒ Traditionnellement la traversée des noyaux villageois est organisée comme suit : un axe routier à 50km/h (en ligne droite, dont la limite est régulièrement dépassée par les voitures quand il n'y a pas d'embouteillage) une file ou deux de stationnement longitudinale ou en épi, et d'étroits trottoirs

- ⇒ **Comme prévu dans le PDU 2013, il est nécessaire, pour une qualité de vie retrouvée, une bonne cohabitation des modes et un patrimoine mis en valeur- d'apaiser ces centres anciens**, en mettant en place une cohabitation harmonieuse des modes, briser la vitesse des voitures mécaniquement (ex Chicanes), et jouer sur les matériaux pour définir les zones piétonnes, partagés, parvis d'église, zones de commerces, de livraisons, etc etc..

P... « Libérer les trottoirs des véhicules en stationnement illicite facilite la circulation des véhicules comme des piétons en supprimant des risques d'accidents »

- ⇒ **A notre connaissance, et vu les constats que nous en faisons chaque jour, l'interdiction du stationnement illicite n'est pas mis en place**

P56 : « ... quatre propositions d'intervention prépondérantes sont préconisées dans le domaine de la sécurité routière : • **Résorber les points noirs** ;

«... Leur traitement devra être réalisé en priorité et **faire l'objet d'une programmation "partagée"** par les différentes autorités concernées. »

- ⇒ L'association **RAMDAM** qui fédèrent depuis 2016 les associations vélos et modes actifs de la Métropole AMP a mis en ligne en 2018 une **cartographie participative (alimentée par les usagers) des points dangereux**. La Métropole n'a pas souhaité la prendre en considération
Lien : <https://ramdam.internet13.info/>

Pas plus à priori que la cartographie Vigilo mis en place par le Collectif Vélos en ville

- ⇒ **Des cartographies des points noirs / points gênant la circulation des vélos ou modes actifs / point dangereux, ont été réalisées par les associations d'usagers mais ne sont pas prises en compte par la Métropole AMP (Ex : RAMDAM et VIGILO Marseille)**

« • **Réduire la vitesse en ville** ; «

P... « .. Il convient donc d'associer à ces restrictions **des mesures physiques** incitant réellement les voitures à respecter la vitesse autorisée, comme des chicanes, ou déhanchements, des rétrécissements de voies, des îlots centraux ou encore des "dos d'ânes". »

« Les propositions du P.D.U.concernant la **création de zones tranquilles** intègrent de tels aménagements »

« Il est donc prévu de réaliser ces aménagements autant que de besoin en fonction de **l'identification par les services communautaires des points accidentogènes** »

- ⇒ **A notre connaissance cette mesure n'a pas été réalisée, sauf dans l'hyper centre de Marseille (zone vitrine)**

• **Protéger les modes les plus vulnérables ;**

P... « La **création de "zones tranquilles"** permettra, au cœur de ces secteurs, de **protéger fortement les usagers des modes actifs des dangers de la circulation automobile**. En dehors de ces zones, une **attention particulière doit être portée aux deux-roues non motorisés, particulièrement exposés**. Elle se matérialisera par **l'aménagement de pistes et bandes cyclables sur les principaux axes et carrefours de la ville** »

- ⇒ **Ex positif sur d'axes structurants requalifiés : Lieutaud, le Jarret, L2**. Cependant bcp de cyclistes déplorent que ce soient des pistes peintes sur trottoirs, en cohabitation avec les piétons
- ⇒ **Trop peu d'aménagements d'axes structurants (voir Dossier photos en annexe) de manière générale à Marseille**

• **Accentuer les contrôles .**

« Enfin, les **mesures de répression devront être renforcées pour dissuader les comportements incivils les plus dangereux** (vitesse excessive, non-respect des feux tricolores, refus de priorité aux piétons, etc.) et les plus pénalisants (utilisation des voies de bus, **stationnement en double file**, arrêt-minute sur carrefour, etc.). »

⇒ **Nous n'avons pas l'impression que les contrôles aient augmenté, et l'incivisme (stationnement en double file des voitures, scooters sur les voies cyclables, comportements dangereux et inconscients des automobilistes et scooters sur des voies du centre-ville – pointes de vitesse, doublement en queue de poisson, appuyer sur l'accélérateur pour faire se ranger le vélo sur le côté en force, klaxonnement aux cyclistes..) est très fréquent à Marseille**

⇒ **Manque total de faire respecter le simple code de la route**

« 1.2.MULTIPLIER LES ÉQUIPEMENTS FACILITANT L'USAGE DU VÉLO »

P59 « La pratique du vélo sur le territoire de MPM est très faible, alors même que **30 % des déplacements réalisés en voiture correspondent à des trajets compris entre 2 et 5 km**...Une analyse systématique du réseau de voirie de la commune de Marseille montre pourtant que **31 % du linéaire de voirie présente une pente inférieure à 2 % et 40 % une pente comprise entre 2 et 5 %** »

=> Nous sommes d'accord avec ce constat et nous ajoutons :

1km à vélo = 4 mn (en moyenne)

5km à vélo = 20 mn (en moyenne)

1km à vélo électrique = 3 mn (en moyenne)

5km à vélo électrique = 15 mn (en moyenne)

Il est reconnu que les déplacements en ville parcourus à vélo, jusqu'à 5 km, sont plus rapidement fait qu'en voiture. Ainsi **30% des déplacement voiture mentionnés ci-dessus peuvent, du moins en grande partie se reporter sur le vélo**

Avec l'essor du vélo électrique cette zone d'efficacité à vélo s'étend à **8 ou 10 km**

Dans ces conditions, et vus les déplacements compris entre 2 et 10km à Marseille, **la part modale de 5% de déplacement à vélo en 2030 paraît être très peu ambitieuse, voire inadaptée aux nombreux enjeux cités à la suite.**

P60 « Les **objectifs en matière de développement de l'usage des vélos sont très ambitieux** : le PDU vise en effet à multiplier par 5,4 le volume de déplacements à vélo, ce qui les portera à 112 000 déplacements/jour, soit une part modale globale de 2,6 % à l'échelle de MPM, et de **4,7 % à l'échelle du centre-ville de Marseille** »

⇒ **La part modale velo actuelle est estimée à 1,5%, peut-être plus depuis 2020 et le 1^{er} confinement. C'est peu dire que l'objectif du PDU 2013 n'a pas été atteint.**

« Le P.D.U. préconise donc l'engagement d'un **ambitieux Plan-Vélo**, articulé autour de quatre actions P... : > créer des itinéraires cyclables structurants > faciliter et développer le stationnement des vélos > encourager l'acquisition et développer l'usage des Vélos à Assistance Electrique > favoriser le développement de systèmes de location de vélo »

⇒ **Un Plan vélo métropolitain a été rédigé en 2019 (Plan 2019-2024) . A ce jour, il ne semble pas être appuyé politiquement. Les associations n'ont pas de représentant politique concernant le vélo / les modes actifs sur le secteur CT1 (ex MPM et Marseille) de la métropole AMP.**

P63 : « Propositions : Dans l'esprit des "raccourcis" objet de l'action 1.5.1., le P.D.U. préconise que les **voiries en sens unique hors zone 30 et zone de rencontre fassent l'objet d'aménagement systématique (sauf impossibilité avérée) de contresens cyclables, permettant aux cyclistes de ne pas être contraints à de fastidieux détours**, et de leur fournir ainsi un avantage concurrentiel certain face à la voiture. **Une signalétique adaptée devra être installée, et une information large et soutenue dans le temps devra accompagner cette action, parfois mal comprise par les automobilistes** »

⇒ **Aménagement sporadique et mal faits**

⇒ **Pas de communication envers les automobilistes (panneaux pédagogiques par exemple)**

« 1.2.2.FACILITER ET DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT DES VÉLOS »

P64 « Le problème le plus fortement ressenti par les cyclistes dans leur pratique du vélo est **l'absence trop fréquente d'équipements sécurisés pour stationner leur engin**, ce qui conduit souvent à l'accrocher à du mobilier urbain pas conçu pour cela, pratique qui peut entraîner **vols ou dégradations sur les vélos**. Le P.D.U. propose donc, dans la continuité de ce que la Ville de Marseille a entrepris avec son programme de stationnement vélo dans 70 équipements publics municipaux, de **généraliser l'installation d'équipements de stationnement destinés aux vélos**, en des lieux stratégiques de l'espace public,..»

« **Propositions** : ... il est prévu deux types d'aménagement :

- la création de **parcs de stationnement sécurisés** pour pouvoir laisser son vélo plusieurs heures en toute tranquillité - dimensionnement minimal :25 à 30 vélos

⇒ **Des box fermés et sécurisés ont bien été installés à la gare st Charles, à la station Gèze, au pôle Fourragère, à La rose et Arenc,**

⇒ **Il manque encore des box sécurisés au niveaux des pôles d'échanges et gares** Ex : Halte routière Castellane, au départ des cars vers La ZI des Paluds, Aubagne, La Ciotat, gare de la Blancarde, gare de l'Estaque (voir dossier photos en annexe)

⇒ **Pas de stationnement sécurisés dans les centres anciens de Marseille** (les immeubles des centres anciens ne sont pas réalisés pour accueillir les vélos => où gare t-on son vélo la nuit dans les centres anciens ?

⇒ **Cela dissuade l'achat d'un vélo lorsque l'on habite pas au rez-de-chaussée d'un immeuble**

⇒ **Manque d'arceaux vélos au niveau des commerces**

« 1.2.2.2. INCITER LA CRÉATION D'UN PARKING À VÉLOS DANS LES ENTREPRISES ET DANS LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT »

P65 : le P.D.U. préconise d'**inciter les entreprises, dans le cadre notamment des démarches "Plan de Déplacements d'Entreprises"** (cf.§ 5.2.2), à réaliser des **locaux dédiés au stationnement des vélos** dans les établissements existants. Par analogie avec la réglementation pour les locaux neufs, les normes souhaitables seraient de :

- pour les bureaux : 1 m² par tranche de 60 m² de surface de plancher

- pour les commerces et autres destinations : 1 m² par tranche de 250 m² de surface de plancher

En ce qui concerne les zones d'activités existantes, des équipements de zones devront être créés sur l'espace public pour assurer le stationnement des salariés et visiteurs ; **ces équipements seront dimensionnés dans le cadre des Plans de Déplacements Interentreprises** (cf. § 5.2.2). Pour les établissements **d'enseignement à compter du second degré (collèges, lycées, universités,**

établissement de formation professionnelle,...), un **parc de stationnement des vélos** devra être mis en place à raison **d'1 place pour 5 élèves.** »

- ⇒ **La pratique du vélo étant rédhibitoire aux yeux des chefs d'entreprises (les conditions pour rouler sereinement n'étant pas réunies) il n'est pas question, dans nombre de zones d'activités et d'entreprise, d'installer des stationnement vélo**
- ⇒ **Contre-exemple : un box de 5 vélos existe sur la ZI des Paluds** (arrêt de car et bus « Agora »), mais les conditions de déplacements à vélo sont accidentogènes, seuls les salariés les plus téméraires s'y osent

« 1.2.3.ENCOURAGER L'ACQUISITION ET DÉVELOPPER L'USAGE DES VÉLOS À ASSISTANCE ELECTRIQUE »

P... « Si plus de **70 % du réseau de voirie marseillais présente une pente inférieure à 4 %**, et se trouve donc **aisément praticable à vélo**, ..., il n'en reste pas moins que dans certains quartiers marseillais, ..., l'usage du vélo apparaît difficile ; par ailleurs, certaines personnes sont plus aisément fatigables, et ne peuvent pratiquer le vélo facilement »

« Propositions :.. le P.D.U. préconise l'engagement d'un programme ambitieux d'encouragement à l'usage de vélos à assistance électrique (V.A.E.) à travers deux mesures :

- une clé de répartition des **aides à l'acquisition d'un VAE** sera proposée incluant le Département, la Région et la commune de rattachement ;

- ⇒ **Une aide à l'achat de VAE a bien été mise en place par la Métropole et actuellement par le Département.** Malgré tout, l'usage du vélo sur le territoire étant globalement dissuasif pour nombre de personnes souhaitant se déplacer à vélo, **qu'une telle mesure ne peut se substituer à la mise en place d'une vraie politique cyclable**
- ⇒ **Il est en outre urgent d'anticiper la mise en place imminente de système de locations de vélos électrique à Marseille**, en réalisant rapidement des axes (exemple : pérennisation de corona piste et création d'axes similaires : transformation d'une voie auto en voie velo, velo électrique et EDP avec pose de plots en plastique pour différencier du flux voiture (=voir dossier photos en annexe)

- l'implantation, sur l'espace public et en particulier **au niveau des pôles d'échanges** de transport ainsi que dans les parcs publics de stationnement, de **bornes de recharge gratuite**. Une clé de répartition sera proposée, incluant la Région, le Département et la commune de résidence »

- ⇒ **A notre connaissance cette installation de bornes de recharge pour les vélos électriques n'a pas été réalisée (?)**

« 1.2.4.FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE SYSTÈMES DE LOCATION DE VÉLOS »

« Évaluation - Estimation financière Cette action sera portée par des acteurs privés, avec le soutien de la Collectivité pour un budget d'environ 0,2 M €/an »

- ⇒ **Un système de location « Le Vélo » a bien été mis en place.**
- ⇒ Pour un vrai développement de l'usage du vélo (notamment les déplacements utilitaires) **cette mesure ne peut se substituer à la mise en place d'une vraie politique cyclable**

« 1.3.ADOPTER UNE NOUVELLE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT »

P67 : « > réduire l'usage de la voiture, qui occupe une **partie importante de l'espace public** et se trouve **responsable de la plupart des nuisances environnementales et sociales liées à la mobilité** (pollution de l'air, bruit, production de gaz à effet de serre, perte de temps dans les encombrements, insécurité routière, niveau élevé de stress)

> maîtrise ... de l'usage des deux-roues motorisés en appliquant un principe simple : "un scooter est préférable à une voiture, mais un vélo (ou l'usage des transports collectifs) est préférable à un scooter".

⇒ **Mesures non mises en place**

« 1.3.1. RÉDUIRE L'OFFRE EN CENTRE-VILLE ET ACCROÎTRE L'OFFRE EN PARCS-RELAIS PÉRIPHÉRIQUES

Centre-ville de Marseille • plus de **39 000 places de stationnement** ouvert au public, dont : • 13 400 en parcs gérés par MPM (régie ou DSP) • 2 900 en parcs gérés par d'autres acteurs publics • 2 400 en parcs gérés par des acteurs privés • 14 300 places payantes sur voirie • 6 000 places gratuites sur voirie • une hausse constante (+35 % de places en parc depuis 2006) • encore des projets : • 1 600 à 1 900 places en parcs publics (J4, Leclerc, Cassini) • 2 600 places en parcs privés (Terrasses du Port) • ... mais **seulement 2 700 places de stationnement-relais** »

⇒ **Nous constatons une politique « tout parking » en centre-ville donc « tout voiture » en centre-ville**

P72 :

« • création de deux parcs-relais urbains au niveau des gares ferroviaires nouvelles de **La Barasse** (ligne Marseille-Aubagne-Toulon) et **Saint-André** (ligne Marseille - voies du Port - L'Estaque et au-delà) • extension du parc-relais de Saint-Antoine »

⇒ **Il manque des parking relais et covoiturage aux entrées autoroutières de Marseille**, avec accès gratuit aux transports en commun, ou voies cyclables avec prêt de vélo pour ceux qui s'y garent. **Exemple de parking relais tout modes -y compris piéton- : le Krypton à Aix**

⇒ **En outre, des parking relais / de rabattement / covoiturage alliant des services seraient appréciables** (services de révision auto, antenne La Métropole Mobilité, boutiques, cafés, services,..)

« 1.3.1.2. ENGAGER UN PROGRAMME DE SUPPRESSION CIBLÉE DE PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE »

P74 « Propositions Cette réduction visera en particulier les places qui occupent un espace qui pourrait plus utilement être affectés à des modes actifs : • les places à cheval sur trottoir (cf. § 1.1.2.1) • les places qui empêchent d'aménager un réseau cyclable sur des axes pourtant appropriés • les places de stationnement situées sur des places publiques »

« **Évaluation - Estimation financière** Cette action ne nécessite pas de budget d'investissement spécifique, si ce n'est, dans certains cas, la pose de dispositifs d'interdiction physique de stationnement ; le budget de leur installation sera intégré au budget d'aménagement des espaces publics. »

⇒ **Cette action nécessite un accompagnement fort** : amélioration des services et performance des transports en commun, mise en place d'une vraie politique cyclable. Sans cela cette suppression de places de stationnement est vouée à recueillir un très mauvais accueil de la population

⇒ **Note : de manière générale il est plus aisé de commencer par réduire la place de la voiture sur les axes routiers** (ex : passer d'une 2x2 voies à un 1x1) en parallèle de la mise en place d'un réseau TC performant et d'une communication visant un report modal y compris vers l'autopartage - dont la Métropole ne communique pas -. A la suite, au vu des services existants, la voiture sera moins imaginée comme indispensable, et à ce moment-là, la suppression de place de stationnement sur trottoirs sera plus facile et mieux acceptée.

« 4.1.1.AMÉLIORER L'ACCÈS AU PARC NATIONAL DES CALANQUES »

P178 :« Propositions : Le P.D.U. préconise trois types d'actions ...:

Action 1 : réguler les accès automobiles

- instaurer une réglementation des accès avec laissez-passer pour les riverains (y compris dérogataires) et les PMR, valable de juin à septembre et les week-ends hors saison :
 - sur le chemin des Goudes depuis la Madrague de Montredon
 - sur le chemin de Sormiou depuis l'accès à la station de traitement des boues
 - sur le chemin de Morgiou depuis le site de l'entreprise Marion
- depuis le site universitaire de Luminy : application d'un stationnement payant de juin à septembre et les week-ends hors saison

⇒ **A notre connaissance ces actions (fermeture de l'accès aux sites en saison, stationnement payant à Luminy), n'ont pas été mis en place**

« Action 2 : développer les accès en transport collectif »

« • par les services existants desservant la **Pointe-Rouge** (navette maritime dans l'hypothèse où elle est pérennisée) ou la **Madrague-de-Montredon** (ligne structurante 19) avec correspondance avec une navette routière à créer jusqu'à **Callelongue** »

⇒ **Les navettes maritimes ont été mises en place en saison, notamment celle entre Pointe rouge et Callelongue**

⇒ **Pour la desserte de Callelongue**, afin d'éviter les embouteillages interminables, qui

« piègent » les bus et empêchent les vélos de circuler correctement, il paraît nécessaire de :

- augmenter la cadence et l'amplitude horaire de la **navette 20**
- faire circuler tous les **bus 19** jusqu'à la Madrague de Montredon, et sur voie réservée dans les deux sens sur l'avenue Pierre Mendès-France
- **aménager la route des Goudes (de Saméma à Callelongue) en chaussidou** (chaussée à voie centrale banalisée – voir schéma) avec interdiction de stationner sur les bandes cyclables ou bien **fermer la circulation routière (sauf ayant droit) au niveau du terminus du 19 de début mai à fin octobre le week end**,
- interdire le stationnement aux non riverains dès la Pointe Rouge (sauf ayant droit) et prévenir très tôt et très en amont par tous les moyens disponibles.

⇒ **La navette des Goudes pourrait être amorcée au Mucem pour un accès plus direct, rapide et capacitif**

Schéma Chaussidou :



« • par la gare de Cassis par l'intermédiaire d'une navette à créer desservant la presqu'île et le centre-ville »

⇒ **Très bonne idée, mais non réalisé**

De plus, nous notons :

⇒ **Il n'y a aucune communication claire concernant le car M8 de la Métropole**, l'arrêt de bus est compliqué à trouver sur le Prado et les horaires de desserte Marseille Cassis sont largement insuffisants notamment en saison ; **ce car pourrait également desservir, via le col de la Gineste, l'accès au chemin de la Gardiole, où il ne faut pas créer de parking en zone naturelle**

« • créer des itinéraires cyclables sur le chemin des Goudes et la route de Luminy »

⇒ Sur la route de Luminy l'itinéraire vélo a été réalisé

⇒ **Goudes : voir ci-dessus**

« 4.1.3.AMÉLIORER L'ACCÈS AUX AUTRES SITES NATURELS DE MPM »

P 181 : « Propositions : Le P.D.U. préconise que les principaux accès aux massifs de MPM soient aménagés dans le sens d'un plus grand respect des sites et de leur patrimoine écologique ; c'est ainsi que devront être aménagés des parcs de stationnement suffisamment dimensionnés pour éviter le stationnement anarchique pénalisant les riverains.

De manière complémentaire, **la desserte en bus** des points d'accès devra être **organisée à partir des pôles d'échanges** les plus proches, voire **renforcée en saison et les week-ends** ; **les cheminements piétonniers et les itinéraires cyclables seront aménagés dans un objectif de meilleur confort et de sécurité renforcée.**

Ces principes concernent notamment :

- **le massif de la Nerthe** depuis les gares du littoral de la Côte Bleue
- **le massif de l'Etoile** depuis les gares de la ligne Aix-Marseille entre Septèmes-les-Vallons et Ste-Marthe, depuis le terminus métro de La Rose et à partir de parkings aménagés sur le territoire de la commune de Plan-de-Cuques

⇒ **A notre connaissance ces actions concernant les massifs de Nerthe et l'Etoile n'ont pas été mises en place**

« 4.2.METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS SPÉCIFIQUES POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

4.2.5.METTRE EN ŒUVRE LES MESURES "TRANSPORT" DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE »

P187 : »MESURES VOLONTAIRES ET INCITATIVES ... • contrats d'axe autour des TCSP • schémas de développement des TC + **prioriser les TC sur les voies rapides urbaines + développer TER** •

⇒ **A notre connaissance ces actions, hormis tronçon réservé aux cars sur l'axe Aix Marseille, n'ont pas été mises en place. Les voies réservées pour les bus, cars, voire covoiturage sont à développer d'urgence sur le territoire métropolitain afin d'engager un cercle vertueux (« TC plus efficace que ma voiture = j'emprunte les TC »)**

« 5.1. ANIMER LE TERRITOIRE POUR UNE SENSIBILISATION À UNE MOBILITÉ PLUS RAISONNÉE »

5.1.1. CRÉER ET ANIMER DES MAISONS DE LA MOBILITÉ »

Propositions Le P.D.U. préconise de doter le territoire d'une structure, légère mais pérenne, destinée à l'animer et à y diffuser de manière active et coordonnée les informations concernant les mobilités alternatives à l'usage de la voiture particulière. Cette structure comprendrait, dans un premier temps :

- un lieu : la **“Maison de la Mobilité”**, structuré en un lieu central, dans l'hypercentre marseillais, et progressivement de deux antennes territoriales (une à Marignane, une à La Ciotat) »

- ⇒ Une « Maison de la Mobilité » a été ouverte en 2015, « cachée » tout au fond de la gare Saint Charles (pas de flechage au niveau de gare st charles, 2 panneaux situés au niveau des guichets de la gare routière), ne bénéficiant d'aucune communication par La Métropole.
- ⇒ Frequentation variable : forte en été (tourisme) et fin d'été pour les étudiants et la rentrée (abonnements de septembre), fréquentation grâce au renvoi de la gare routière + partenariat avec Kedge et Le Velo.
- ⇒ Le problème est l'emplacement (confidentiel), un manque de signalisation, beaucoup de personnes venant pour tous types de renseignements, confondant avec « Mobi Metropole » (PMR) ou un office de tourisme
- ⇒ Un projet -couteux- (quel est le loyer ?) qui ne répond pas à sa pleine ambition métropolitaine de sensibilisation à la multimodalité et à l'intermodalité



« 5.1.2. CRÉER ET ANIMER UNE CELLULE “SÉCURITÉ ROUTIÈRE” »

Propositions La création d'une cellule sécurité routière à l'échelle du territoire de MPM permettrait d'appréhender de façon efficace et ciblée l'accidentologie. L'exploitation des données établies par les forces de l'ordre permettrait aux diverses études de gagner en efficacité, et ce à différents niveaux :

- Planification : - Identifier de façon objective les portions de voies ou les intersections présentant une accumulation anormale des accidents de la circulation au regard du trafic ; - Hiérarchiser les points noirs du point de vue de l'accidentologie ; - Programmer des études ciblées sur ces enjeux majeurs ; - Invalider des demandes subjectives d'études de sécurité routière.
- Pertinence des études : - Connaître les populations à risque du site (VL, PL, 2 Roues, piétons) ; - Identifier les situations accidentogènes ; - Appréhender l'incidence de l'aménagement urbain sur les causes de l'accident (mise en cause de la géométrie ou de l'organisation de la voirie, comportement des usagers) ; - Intégrer les données accidentologiques au projet.
- Suivi de l'accidentologie : - Quantifier l'efficacité

des aménagements réalisés ; - Déterminer des “solutions cadres” en fonction de types d’accident récurrents ; - Produire des tableaux de bord généraux (grandes tendances sur le territoire communautaire) ; - Élaborer des “tableaux de bord ciblés” (type d’usagers, type de voie...)

- ⇒ **A notre connaissance ces actions n’ont pas été mises en place**
- ⇒ **Combien de morts, et d’accidents invalidants, sur les axes autoroutiers, sur les nationales de la Métropole AMP ? Il ne semble pas y avoir de communication publique sur le sujet.**
- ⇒ **Au-delà des drames humains, quel est le coût économique de cette accidentologie ?**

« 5.1.3. RÉALISER DES ATELIERS MOBILITÉ-BUDGET

5.1.4. MULTIPLIER LES PANNEAUX DE DIFFUSION D’INDICES DE QUALITÉ DE L’AIR

Propositions Le P.D.U. préconise que soient diffusés, **de manière plus large et visible** qu’actuellement, des **messages relatifs aux concentrations de polluants** dans l’atmosphère du quartier, aux **dépassements de seuils**, aux **conséquences pour la santé**, aux différences qu’il y aurait si moins de voitures circulaient «

- ⇒ **Hormis les panneaux « Attention Pollution » sur les autoroutes, les mesures de communication et de sensibilisation citées ci-dessus ne semblent n’a pas été mises en place**

« 5.2. DIFFUSER UNE “CULTURE” DE LA MOBILITÉ

5.2.1. DÉCLINER LE P.D.U. EN PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

P196 :

Le P.D.U. préconise de réaliser un **Plan Local de Déplacements** à l’échelle pertinente d’un bassin de déplacements ; en particulier, les territoires suivants pourraient constituer des périmètres pertinents

- **frange nord de Marseille** (Le Rove - Septèmes-les-Vallons - arrondissements XIV à XVI de Marseille)
- **frange est de Marseille** (Plan-de-Cuques - Allauch - arrondissements XI à XIII de Marseille)
- **frange est de MPM** (Gémenos - Roquefort-la-Bédoule - Carnoux-en-Provence)
- **frange sud de Marseille** (arrondissements VIII à X)
- **centre-ville de Marseille** (arrondissements I à VII)

L’élaboration de ces Plans Locaux de Déplacements devra laisser une large place à la **concertation préalable**, et des processus de **co-élaboration avec les associations d’usagers** pourront être testés, notamment sur les territoires pilotes évoqués au

§ 5.2.3. **Chaque Plan Local de Déplacement devra faire l’objet d’un diagnostic précis sur l’ensemble des modes de déplacements (marche, vélo, transport collectif, automobile, deux-roues motorisés) »**

- ⇒ **A notre connaissance ces actions n’ont pas été mises en place**

« 5.3.1. DÉFINIR ET PLANIFIER DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

5.4. METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF PARTENARIAL DE SUIVI-ÉVALUATION »

« Dès le premier semestre 2013, un **Guide Méthodologique de Programmation et de Mise en Œuvre du PDU** sera élaboré et largement diffusé auprès des partenaires de MPM; son objectif sera de définir une méthode de programmation, les dispositifs de concertation préalable à respecter, les outils de suivi de la mise en œuvre à utiliser, les démarches d’évaluation à suivre, les instances de pilotage et de suivi technique à mettre en place et à animer »

- ⇒ **A notre connaissance ce Guide n’a pas été réalisé**

« 5.4.2.ENGAGER UNE DÉMARCHE D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE

Propositions À partir des tableaux de bord produits par l'**Observatoire des Déplacements et de la Mobilité**, le P.D.U. préconise que, chaque année, le Conseil Communautaire soit destinataire d'une évaluation intermédiaire faisant état **du taux d'avancement du plan d'actions**, et des résultats en termes de mobilité. ... Une instance d'évaluation devra être mise en place, composée de deux structures : • un **Comité technique** de suivi du P.D.U., composé de responsables des principales Directions concernées de MPM, ainsi que de représentants des collectivités partenaires (Région, Département, communes) et de l'État • un **Comite de Pilotage** du P.D.U., composé d'élus de MPM Elle devra se réunir au moins une fois l'an, afin de débattre des résultats de l'évaluation intermédiaire précisée ci-dessus »

⇒ **A notre connaissance ces comités techniques et de pilotage n'ont pas été mis en place**

« 6.2.4.CONCLUSION »

P209 : « Si les objectifs de parts modales sont bien atteints, les objectifs en valeur absolue ne le sont pas tout à fait. Cela signifie bien que les seules actions physiques ne sont pas suffisantes, et **qu'une démarche incitative de sensibilisation doit être conduite parallèlement pour faire évoluer les comportements vers un changement de mobilité**. Cela conduit également à travailler sur l'ordonnancement des actions et à œuvrer dans le cadre d'une démarche partenariale »

⇒ **Cette démarche incitative de sensibilisation ne semble pas avoir été mise en place, tout du moins si elle avait existé (affichage, événements type Village de la mobilité ») elle est contredite par la réalité du terrain**

« > il est absolument nécessaire **d'agir en priorité sur les changements de comportements** • actions en faveur des modes actifs (pacification des centres, piétonisation, ...) • **mise en œuvre immédiate des actions de sensibilisation (axe stratégique 5)** • **projets de transport collectif à réaliser tout de suite** • les travaux de voirie devront être réalisés plus tard (après la L2) »

⇒ **Ces actions urgentes -en 2013- n'ont pas été mises en place**

Quel est le bilan du PDU 2013-2023 ?

Etat des lieux du projet de PDU 2020 – 2030 :

P 33 : La part modale vélo était de **0,65% en 2009** - Elle serait de **1,25% en 2017**

L'objectif du PDU 2013 - 2023 était d'atteindre 3% de part modale vélo. Selon le document du projet de PDU 2020-2030 cet objectif n'a pas été atteint : **la part modale vélo serait en 2019 de 1,2%.**

⇒ **L'objectif vélo (3%de part modale) du PDU 2013-2023 n'a pas été atteint**

Extrait Contribution PDU 2020 de la FNAUT :

« Marseille est régulièrement citée Parmi les villes les plus congestionnées de France. Comparée aux autres métropoles européennes, la métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) subit un retard dramatique en matière de transports en commun en site propre (TCSP), malgré les quelques équipements déjà réalisés tels que les seules trois lignes de tramway de Marseille, l'unique petite ligne de tramway d'Aubagne et l'autobus électrique Aix'press d'Aix-en-Provence. La part modale des transports collectifs y est très notoirement faible Par rapport aux autres métropoles. »

Conclusion :

Ce qui a été fait :

-La mise en place d'un service de location de velo en libre service : LeVelo,

-La création d'axes cyclables sur quelques axes structurants et/ou « vitrine » :

- un Hyper centre en rénovation et plus apaisé (bas de la Canebière, rues adjacente : suppression de stationnements voitures, requalification des axes et mise en zone30,...)
- Vieux port (2013)
- Corniche Kennedy (2019)
- Bd du Jarret
- Cours Lieutaud
- Rabatau
- Voies cyclables sur L2 (voir cependant les réserves dans le dossier photo)

-« Corona pistes » : des corona pistes faites dans la précipitation lors du confinement de 2020 : Canebière, bd Baille, .. non encore pérennisées

Une Corona piste réalisée sur l'avenue du Prado 1, démontée une semaine plus tard

-L'installation progressive d'arceaux vélo et l'installation de quelques box velo sécurisés aux pôles d'échange

Ce qui reste à mettre en œuvre :

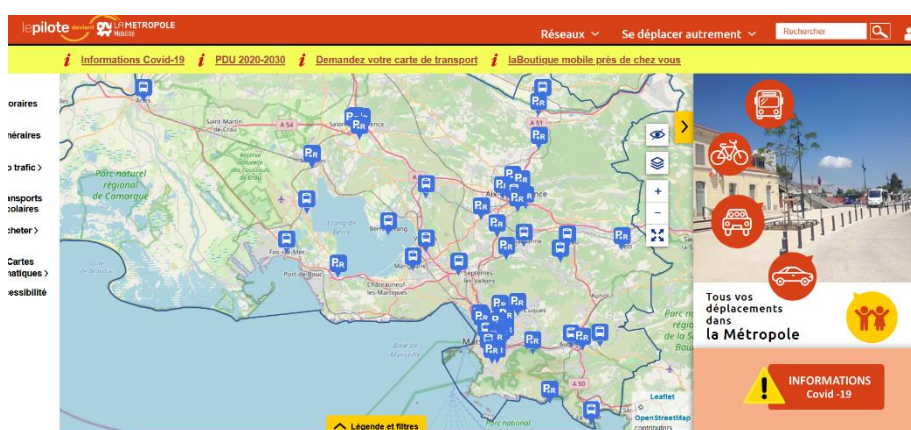
Une politique ambitieuse de Mobilité de d'aménagements cyclables !

IV - Le projet de PDU 2020 – 2030 : Notre constat et nos réserves

Le précédent PDU (2013-2013) de MPM n'a, en grande partie, pas été réalisé (voir 1^{ère} partie : LE PDU 2013-2023)

Le constat suivant est fait par les cyclistes signataires :

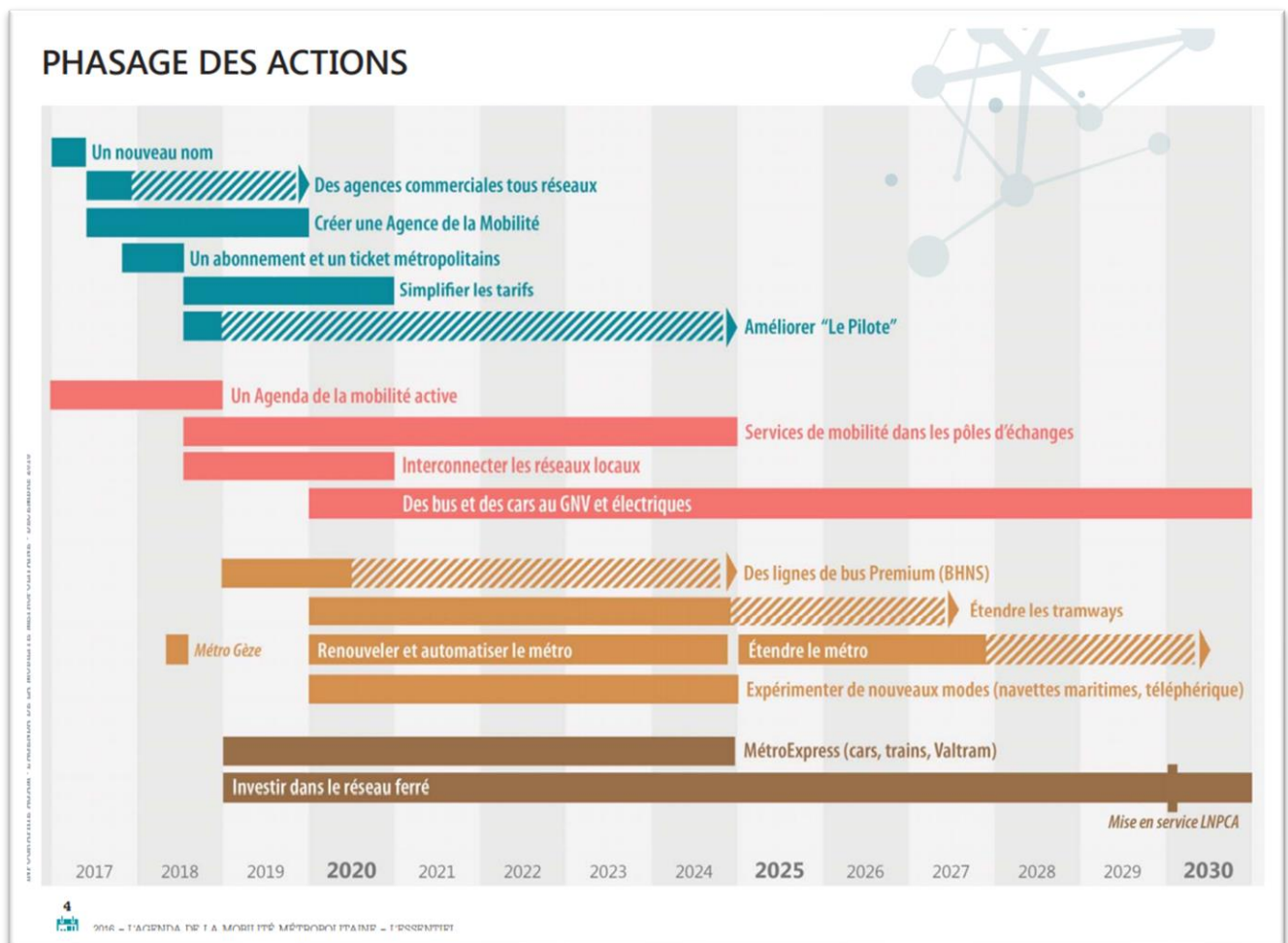
- Une **politique cyclable en demi teinte** : quelques axes vélo (Jarret, Lieutaud, L2, Rabatau) ou tronçons symboliques (Corniche, Vieux port) ont été réalisés mais **une vraie politique cyclable, avec des itinéraires entre pôles générateurs, des axes interconnectés, un réseau cyclable coordonné et homogène, n'a pas été mis en place.**
- **Un réseau de transports publics peu performant sur certains axes** (ex : bus 83 et 19 bondés en saison, le WE et aux heures de pointe, cars coincés dans les embouteillages sur les autoroutes de la Métropole, des dessertes manquantes le dimanche sur les zones commerciales ouvertes ou vers les pôles touristiques, manque de desserte dans l'Est Marseillais vers Aubagne, **pas de connexion vers le Var**,...offre **TER en baisse**) et **disparate** :: il y a **6 réseaux et 7 marques** sur le territoire métropolitain (les 6 réseaux des 6 territoires + la marque La Métropole mobilité). Chaque réseau promeut ses services, ses couleurs, ses applis sur son territoire, là où la métropole prévoyait initialement une fusion des réseaux et ainsi des économies d'échelle. Un rendu global, en conséquence, **illisible pour les usagers** et qui **nuît à l'intermodalité**, pourtant essentielle dans la fluidité visée d'une politique de mobilité ambitieuse.
- De plus, le **site Le Pilote n'est pas suffisamment promu, et connu**, alors qu'il est le calculateur d'itinéraire officiel de la Métropole AMP



- **Face à un réseau de mobilité illisible pour les usagers**, face à des services de TC médiocres, face à une politique d'accompagnement de changement de comportement et de communication métropolitaine inexistante, les métropolitains continuent, et continueront, dans leur majorité (chiffres à l'appui) **de choisir la**

voiture individuelle dans leurs déplacements, pour plus de fiabilité et de maîtrise de leur parcours => ce recours à la voiture plutôt qu'au TC nuit à la politique cyclable (usage de la voiture par les ménages = besoin de places de stationnement et d'axes routiers)

- ⇒ Ainsi, c'est aussi l'« **Agenda de la Mobilité métropolitain 2016** », qui prévoyait la **fusion des réseaux de TC, qui est délaissé**. Cet Agenda a pourtant été voté à l'unanimité en 2016, et présenté comme l'axe fondateur de la nouvelle Métropole Aix Marseille Provence.



L'Agenda de la Mobilité 2016 : en 2020 les réseaux de TC urbains devaient être inter connectés

- De plus, le réseau dans son ensemble **manque de performance** (ex : trop peu de cars et de bus sur voies réservées dans Marseille, entre les villes, sur les grands axes autoroutiers).
- ⇒ **Les embouteillages récurrents (heures de pointe, week-end) dans lesquels sont pris les cars et les bus nuisent à leur vitesse commerciale et réduisent donc leur attrait**

- ⇒ **Face à des schémas, plans, et autres agendas couteux, en temps perdu et en argent public, non respectés depuis des années, que pouvons-nous attendre du futur PDU 2020-2030 de la Métropole AMP ?**

En préambule, nous rappelons que tout projet nécessite : diagnostic et état des lieux, définition des enjeux, des objectifs, budget et calendrier, **animation et évaluation**, mais aussi et **surtout une gouvernance et un portage politique.**

Gouvernance et portage politique :

Qui est l'autorité compétente en matière de Mobilité à Marseille ?

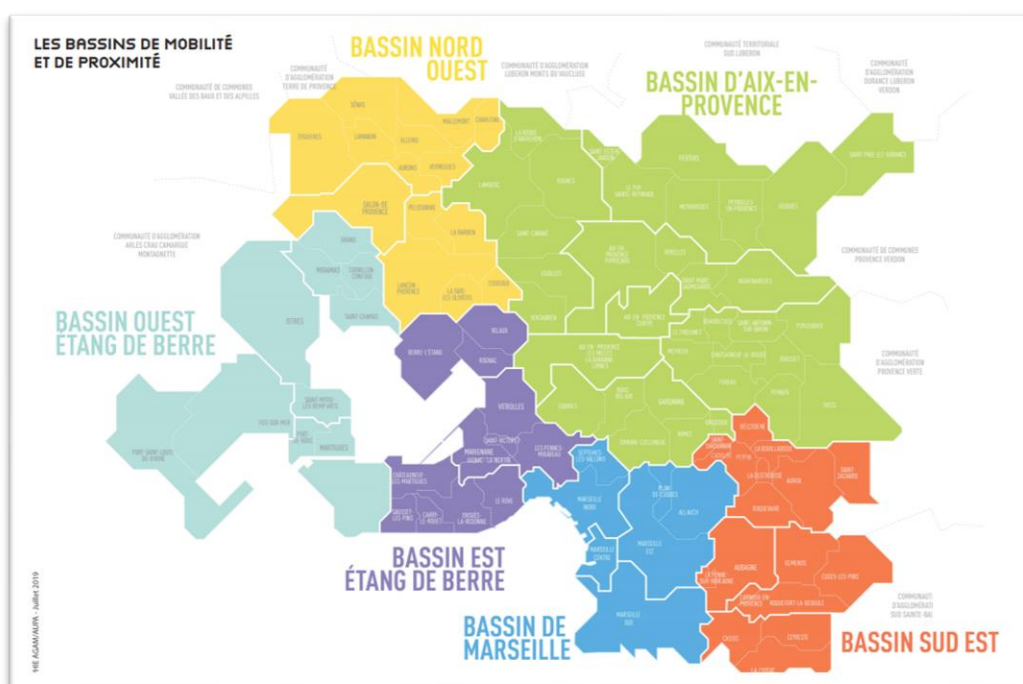
Le projet de nouveau PDU est présenté par la Métropole Aix Marseille Provence, qui rassemble les six anciens EPCI (établissement public de coopération intercommunale), et les 6 anciennes AOT (autorités organisatrices des transports) devenus 6 « Territoires » (Pays d'Aix, Marseille Provence, Pays Salonnais, ..) sans statut juridique, et sans pouvoir de vote.

L'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) de référence sur Marseille est désormais la Métropole AMP, qui a bien sûr compétence sur tout le reste de son territoire (92 communes, dont Aix, Salon, Aubagne, Martigues.., 1,8 million d'habitant, 3 000 km², 253 zones d'activités)

La Ville de Marseille n'a aucune compétence mobilité, pas plus qu'elle n'a la compétence Voirie, qui elle aussi, est du ressort de la Métropole AMP.

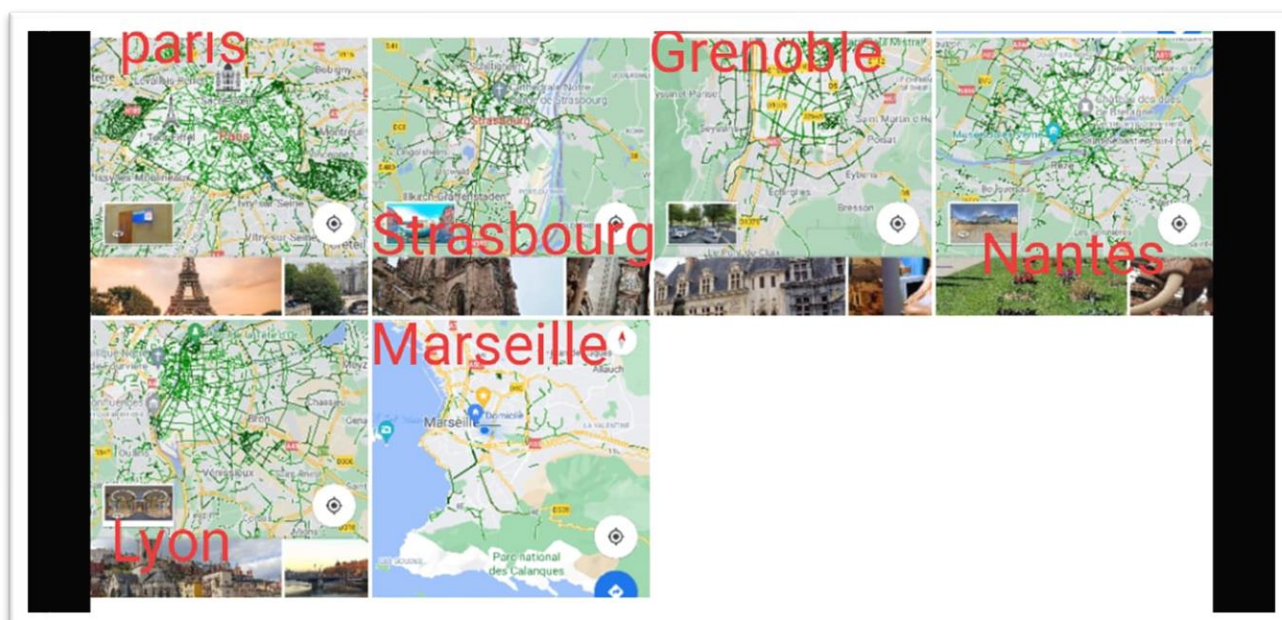
- ⇒ **La Métropole AMP, ayant compétence en matière de mobilité et de voirie, est donc l'interlocuteur principal des associations ou structures de mobilité à Marseille.**
- ⇒ **C'est elle qui porte la responsabilité de la mise en place du PDU, auquel elle se doit d'associer les villes concernées, le Département des BdR (CD13), la Région Provence Alpes Côte d'Azur**
- ⇒ **A ce jour les associations n'ont pas d'interlocuteur politique (élu) sur la question des Modes actifs qui garantisse une volonté métropolitaine sur l'ensemble de son territoire.**

Le territoire Métropolitain :



Outre le bilan du volet Modes actifs et intermodalité que nous avons réalisé dans la première partie, nous souhaitant mettre à disposition les schémas suivants, particulièrement évocateurs de la situation marseillaise :

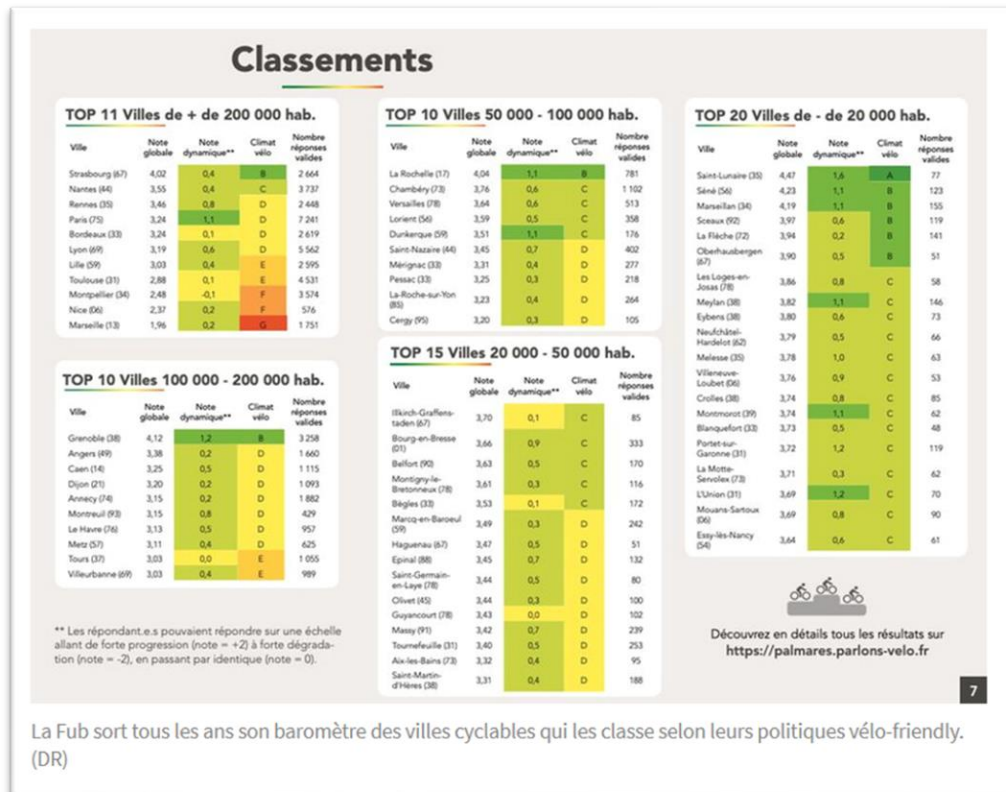
- Axes vélos des villes de France :



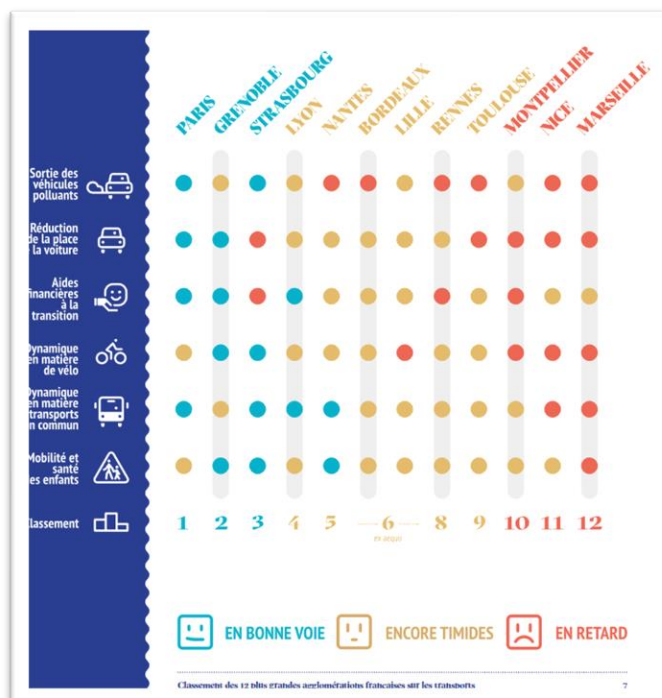
Notons pour Marseille que l'axe « vélo » des Prado 1 et 2 n'en est pas. L'aménagement consiste en effet en des pictos vélo sur trottoirs, accompagnés de panneaux d'interdiction aux vélos (!), en cohabitation directe les piétons, les familles avec enfants, et les trottinettes.

En outre l'axe du Prado 2 comportent 10 voies réservées à la voiture contre deux maigres espaces ou sont invités à cohabiter tous les autres modes.

Baromètre des villes cyclables de France, réalisé par la FUB (fédération nationale des usagers de la bicyclette) :



Marseille (en rouge) figure en dernier sur le classement des villes de plus de 200 000 habitants et ce pour la 2^{ème} fois malgré des petites améliorations entre les deux dates du baromètre.



Etude Greenpeace et Unicef 2019

En conséquence de points évoqués, concernant le nouveau projet de PDU, nous sommes très sceptiques sur son application.

⇒ **Ainsi, et avant toute chose, nous souhaitons que la loi soit respectée !**

Exemples :

-La loi LAURE de 1996 obligeait les villes et collectivités à créer des itinéraires cyclables lorsqu'elles rénovaient la voirie. Mais cette loi n'étant pas claire, certains maires en profitaient pour la contourner en aménageant des routes sans itinéraire cyclable.

-La loi LOM du 24 décembre 2019 a mis fin à ces pratiques : elle clarifie la loi LAURE de façon limpide. **Il est désormais clair que lorsqu'une ville ou une collectivité rénove une voie et en modifie les conditions de circulation, elle n'a plus aucune excuse pour échapper à la création d'un itinéraire cyclable.** La loi précise très exactement les six options possibles :

1. Bande cyclable
2. Piste cyclable
3. Zone de rencontre
4. Voie verte
5. Couloir partagé bus/vélo
6. Marquage au sol pour les chaussées à sens unique à une seule file

Par le passé, certaines collectivités ont toutefois tenté d'échapper à cette obligation de choisir l'une des six options cyclables en disant : « *Nous refaisons juste le revêtement de la voie, donc nous ne changeons pas les conditions de circulation, donc la Loi LAURE ne s'applique pas !* ». Cette astuce n'a cependant pas fonctionné, car par « *modifier les conditions de circulation* » la loi LAURE entend aussi « *réfection du revêtement ou du marquage de ces voies* ». Donc même le simple fait de refaire les marquages modifie les conditions de circulation, car les remettre au même endroit (ou pas) est une décision d'appliquer la loi LAURE ou pas !

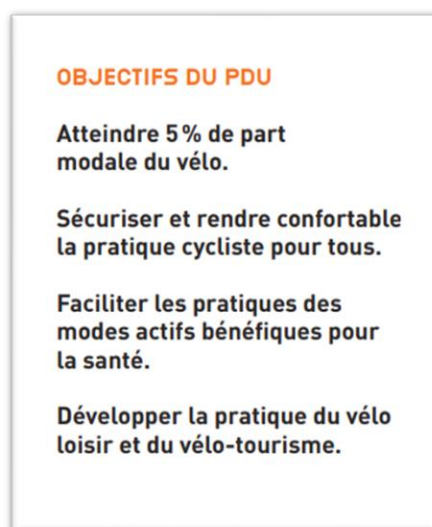
-Nous partageons en outre le constat et la demande de l'association Utop' Vélos (La Ciotat) :

« - Absence d'engagement à respecter l'article L228-2 du Code de l'environnement

« Propositions:

Nous proposons l'ajout d'un principe de respect de la légalité lors des réalisations et des rénovations de voirie. Pour assurer concrètement cette tâche, nous proposons que le PDU prévoit un contrôle de légalité et de conformité des projets avant leur réalisation effective, par un service public disposant de personnel compétent. » »

Objectifs affichés du PDU 2020 2030 :



A la lecture du texte, nous souhaitons mettre en avant :

- **Une ambition très faible**
L'objectif du PDU 2013 - 2023 était d'atteindre 3% de part modale vélo. Selon le document du projet de PDU 2020-2030 cet objectif n'a pas été atteint : **la part modale vélo serait en 2019 de 1,2%.**
L'objectif du PDU 2020 2030 est de 5% de part modale vélo, soit environ 4 fois plus que la part modale actuelle, ce qui paraît inatteignable au regard du manque d'ambition du texte (voir à la suite)
⇒ Même si ce chiffre de 5% est atteint d'ici 10 ans (!), il reste en deçà de ceux des autres villes de France actuellement, et également **bien inférieur à l'objectif national du Plan vélo qui est de 9%.**
- **L'Inadéquation entre l'objectif de qualité de l'air et l'objectif voiture.** Passer de 51% à 46% de voiture solo n'est pas assez suffisant pour faire une vraie différence en termes de pollution sur 10 ans.

Objectif vélo (5% des déplacements) bien trop bas par rapport aux objectifs de qualité de l'air et aux standards français / européens.

Quand bien même l'objectif serait de 5%, il y a une **inadéquation entre l'objectif et le budget de 3%, ridiculement bas.** Ce sont les investissements qui font changer les habitudes rapidement. Les gens ont besoin d'installations pour adapter leur quotidien (exemple de la Rue de Rivoli à Paris, décrite au début par les automobilistes, très empruntée maintenant).

Nos réserves et demandent de corrections concernant:

- **Le Calendrier :**

⇒ **P11 : le texte décale une politique de mobilité efficiente à l'horizon 2050... ce qui est peu engageant.**

- **La déclinaison en Plans locaux pour 2027**

LA DÉCLINAISON PAR BASSINS ET THÉMATIQUES

En lien avec les communes, la Métropole définira la déclinaison territoriale du PDU à travers des Plans Locaux de Mobilité, déclinaison partagée du projet de mobilité de la Métropole tant au niveau des enjeux et objectifs, que du plan d'actions. Ces derniers seront réalisés pour les 25 bassins de proximité. Les PLM traduiront localement les différentes actions, comme l'identification du réseau cyclable secondaire métropolitain, les zones 30, ou encore la situation des parkings de covoiturage... L'élaboration des 25 PLM est programmée sur une période de cinq ans. Ils intégreront les résultats des études et schémas les plus récents. Construits en partenariat avec les communes, afin de mieux intégrer cette dimension territoriale et les souhaits des Métropolitains, ils seront garants de la vision globale du PDU à l'échelle locale.

⇒ **25 Plans locaux de proximité devraient être réalisés.. d'ici 2027 !**

Extrait FNAUT : « Le projet de PDU contesté apparaît peu précis, avec des déclinaisons à venir sous forme de schémas sectoriels stratégiques et de plans locaux de mobilité qui **devront renforcer et non amoindrir les ambitions de report modal et de prise en compte des enjeux environnementaux.** »

« **Futurs plans locaux de mobilité (PLM).** Pour tenir compte de la répartition spatiale des enjeux et des objectifs, le PDU de la métropole AMP sera décliné à l'échelle des vingt-cinq bassins de proximité sous forme de plans locaux de mobilité (PLM). **Le PDU ne décrit pas le contenu des plans locaux de mobilité (PLM) en termes de diagnostic et d'identification des enjeux, d'objectifs, notamment en matière de parts modales, et de priorités.** Si, pour un espace aussi vaste que celui de la métropole AMP, cette déclinaison locale apparaît nécessaire, il existe un risque est réel que les enjeux environnementaux ne soient pas toujours suffisamment pris en compte si un cadre strict n'est pas défini, en particulier leur articulation avec les PLUi. L'absence de définition d'un cadre pour

l'élaboration des plans locaux de mobilité (PLM) et de déclinaison des objectifs quantitatifs, notamment en termes de parts modales, par bassin de proximité, pour rechercher l'articulation des plans locaux de mobilité (PLM) avec les PLUi afin de concrétiser la cohérence urbanisme-transport qui constituerait l'une des clés de la réussite des politiques de mobilité durable, ne peut qu'appeler des « réserves » ou un « avis défavorable »

Nous nous permettons la remarque suivante : **le projet du PDU en vigueur, non appliqué, date de 2009 (rédaction). Dans ce nouveau PDU nous voilà rendu, au minimum, à 2027.**

- ⇒ Pour Marseille, la situation est connue de longue date : de multiples schémas, plans, analyses, diagnostics, concertations, ont été réalisés !
- ⇒ **Nous ne souhaitons pas attendre 2027 pour une hypothétique action de la Métropole en faveur des modes actifs**

- **Un nouveau Schéma directeur, à réaliser pour 2025 !**

Le « Schéma Directeur des Modes doux » déjà réalisé en 2013, n'a pas été mis en place

Extrait P92 « En conjonction avec le levier «espace public», **le PDU préconise la réalisation d'un schéma directeur des modes actifs**. Sur la base d'une évaluation du plan vélo en 2025, et en cohérence avec les orientations du PDU et les plans locaux de mobilité réalisés, il identifiera de nouvelles actions opérationnelles pour la période 2025-2030 et au-delà. Il sera réalisé en coordination avec les communes et les gestionnaires de voirie. »

- ⇒ **Appliquons le Schéma déjà réalisé plutôt que d'attendre 4 ans avant d'en réaliser un autre !**

- **Le retard lié à la réalisation d'un Guide :**

Extrait « **UN GUIDE TECHNIQUE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES** : Afin d'unifier les pratiques et d'offrir plus de lisibilité et de sécurité aux déplacements métropolitains, un guide de référence sera réalisé en partenariat avec le Département et les Communes et en concertation avec les associations cyclistes. Ce guide présentera les règles de principe des aménagements cyclables. Il servira aux différents maîtres d'ouvrage mais aussi aux maîtres d'œuvre intervenant sur le territoire »

- ⇒ **Un Guide est inutile, il était déjà prévu en 2013, et n'a pas été réalisé. Il risque fort d'être énergivore en temps**
- ⇒ **Vue la basse qualité des aménagements cyclables réalisés à Marseille (cf dossier photo), nous souhaitons que les préconisations du CEREMA, expert en matière d'aménagement et d'équipements cyclables, soient systématiquement appliquées**

Nous partageons en outre les réserves également émises par l'association Utop' Vélos (La Ciotat) :

- « **« Un guide technique redondant, qui risque de ne pas être aligné avec les recommandations techniques du Cerema**

Référence dans le PDU:

Page 82, V04 **Un guide technique des aménagements cyclables**: “Afin d’unifier les pratiques et d’offrir plus de lisibilité et de sécurité aux déplacements métropolitains, un guide de référence sera réalisé en partenariat avec le Département et les Communes et en concertation avec les associations cyclistes. Ce guide présentera les règles de principe des aménagements cyclables. Il servira aux différents maîtres d’ouvrage mais aussi aux maîtres d’œuvre intervenant sur le territoire.”

Observations:

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Il a la prérogative de déterminer les règles techniques en matière de voirie et d'urbanisme. Il édite de nombreuses règles techniques, recommandations et guides techniques à destination des collectivités publiques.

La création d’un guide technique local propre à la Métropole présente à nos yeux un risque très important : celui de dégrader les exigences minimales, qui sont normalement applicables à l'identique sur l’ensemble du territoire national. En effet, nous avons constaté de nombreuses insuffisances dans la conception et la réalisation d'aménagements cyclables très récents sur le territoire de la Métropole (par exemple cheminements sur trottoir, insertions en biais, pertes de priorité injustifiées...). Nous craignons donc que ces **pratiques dégradées, parfois illégales ou dangereuses, se retrouvent formalisées dans un guide technique local** qui tende à se substituer aux règles techniques officielles.

Le Cerema est un organisme public basé à Aix-en-Provence qui semble très bien fonctionner, la documentation technique disponible est exhaustive et de qualité, et elle est déjà financée par le contribuable. De plus, il ne nous apparaît aucune spécificité locale justifiant le développement de règles techniques différentes de celles applicables sur le reste du territoire national. Nous mettons donc en doute l'utilité d'un tel guide technique spécifique métropolitain, et nous pensons qu'il serait plus efficace d'appliquer en premier lieu la loi, les règlements et les prescriptions et recommandations techniques officielles déjà existantes. **Un guide technique complémentaire pourrait éventuellement les accompagner si, et seulement si, le besoin s'en fait sentir à l'usage sur des aspects secondaires (par exemple esthétiques).**

Propositions:

Nous proposons la suppression de l'action “V04 - Un guide technique des aménagements cyclables” et son remplacement par une action “V04 - L'application des lois et règlements existants, ainsi que des recommandations techniques publiées par le Cerema”. » »

Capture site internet du CEREMA le 19/05/21 :



- **La prise en compte insuffisante de la marche à pied en dehors des centre villes**

Nous partageons le constat et les demandes de l'association Utop' Velo.

Extrait:

« Page 11, La stratégie: "Les centres-villes auront été réinvestis par les piétons et les autres modes actifs." »

Page 12, Les enjeux et les objectifs: "53 % des déplacements font moins de 3 km,"

Page 21, Des espaces publics partagés et attractifs: " Pour atteindre ce but, le PDU affirme un nouvel ordre de priorité dans l'espace public en favorisant les piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, ainsi que le vélo, les véhicules motorisés n'entrant en ligne de compte qu'une fois bien traités les usagers les plus vulnérables et les plus respectueux de l'environnement. Pour ce faire, la Zone 30 devient la référence métropolitaine en matière d'aménagement des voies locales des centres-villes." »

Observation:

Moyen de déplacement naturel des humains, la marche à pied permet de se déplacer sans équipement, sans contraintes et sans coût. Avec une vitesse moyenne de 3 à 5 km/h, elle permet de réaliser les déplacements du quotidien dans un rayon de quelques kilomètres autour des lieux de vie. Nous sommes heureux de voir que son développement est désormais décidé et que les piétons sont désormais considérés avec priorité par rapport aux autres modes de déplacement. Cependant, nous notons que les mentions à ce mode de déplacement sont systématiquement associées aux centres-villes et aux

abords des pôles multimodaux, alors que de nombreux métropolitains habitent dans des zones résidentielles à distance des centre-villes, voire dans des zones nouvellement urbanisées prises sur des espaces anciennement agricoles ou naturels. De même, l'accès aux zones de services, équipement publics et privés, notamment sportifs, zones commerciales, artisanales et industrielles ou zones naturelles doit être partout possible à pied.

Proposition:

Nous souhaitons que le principe selon lequel tout point du territoire doit être accessible aux piétons soit inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain, sauf exceptions justifiées par un impératif de sécurité (autoroutes, voies rapides, terrains militaires etc), afin de ne pas limiter le développement de la marche à pied aux seuls centres-villes, abords des pôles multimodaux et zones résidentielles proches. »

- **Une Omniprésence du tout routier :**

Extrait de la contribution de la FNAUT :

« D'autre part, ladite « mobilité », impliquant une **très forte prédominance des déplacements et transports par véhicules routiers à moteur** : motocyclettes, automobiles, camionnettes et camions, est actuellement la cause d'une **considérable émission de gaz à effet de serre (GES), nuisible du point de vue du changement climatique et de la transition énergétique** La métropole AMP est ainsi, selon l'aveu même des autorités métropolitaines, **aveu inscrit dans le projet de PDU qu'ils rédigèrent et viennent de soumettre à la présente enquête publique, l'une des métropoles les plus saturées d'Europe**. Elle est, aussi, l'un des territoires qui fut l'objet de la récente **condamnation de la France par la cour de justice européenne** et, plus récemment, **par le Conseil d'État, pour manquement à ses obligations relatives à la directive sur la qualité de l'air**¹. Notre pauvre métropole se caractérise, en effet, par une **utilisation très marginale du vélo** et par un **réseau déficient de transports collectifs en site propre (TCSP)** très peu dense, ce qui contraste avec la plupart des autres métropoles françaises que ce soit Paris ou les métropoles régionales comme Bordeaux, Lyon, Montpellier, Nantes, Toulouse, etc »

« L'on peut ajouter l'exigence de la démonstration, absente dans le projet du PDU contesté, de la **justification des projets routiers qui y sont contenus ; l** »

'Les projets routiers Le réseau des autoroutes urbaines est utilisé comme périphérique et souvent pour des trajets de courtes distances. Il fait l'objet de demandes de création ou de complément d'échangeurs¹, pour lesquels une analyse des impacts, sur l'environnement, des mobilités sur le réseau urbain ou autoroutier aurait été nécessaire, or elle ne figure pas dans l'évaluation environnementale du PDU. Le rapport environnemental insiste, en pages 141 et 198, sur le fait que les « nombreuses actions programmées pour fluidifier le trafic généreront une consommation d'espace directe et indirecte non-négligeable ». Au-delà des incidences négatives fortes que cela engendrera sur la consommation d'espace, identifiées en page 141 du rapport environnemental, cette action est en opposition avec les objectifs du PDU qui visent la diminution de l'usage de la voiture individuelle conformément à l'article L1214-2 4° du code des transports qui semble violé. L'action « compléter les échangeurs » paraît s'affranchir de cette analyse d'impact et de cet objectif en rendant même nécessaire leur création : « plusieurs projets de création ou de complément d'échangeurs sont

nécessaires pour mieux articuler le réseau autoroutier et voies de niveau 2 » en page 120 du PDU. **Les nouvelles infrastructures routières constitueront un « appel d'air », comme de coutume, pour l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation, voire à la spéculation immobilière : le futur schéma de cohérence territoriale (SCoT) devra être vigilant en la matière. Il eut été nécessaire de justifier le maintien, dans le PDU, de projets routiers et de présenter des solutions de substitution pour chacun d'entre eux en prenant la précaution, dès le stade du PDU, d'évaluer leurs effets sur l'environnement et de conduire une démarche « éviter-réduire-compenser ». De telles déficiences du PDU ne peuvent qu'entraîner des « réserves » ou un « avis défavorable », en attendant la censure du Juge administratif pour violation de l'article L1214-2 4° du code des transports ».**

- **Le B.U.S (boulevard urbain sud)**

Nos associations, même si elles apprécient les futures pistes créées sur cet axe, redoutent une saturation encore plus grande du trafic et souhaite la ré-étude de cet axe de contournement, vers un équipement d'avenir plus vertueux.

Extrait contribution de la FNAUT :

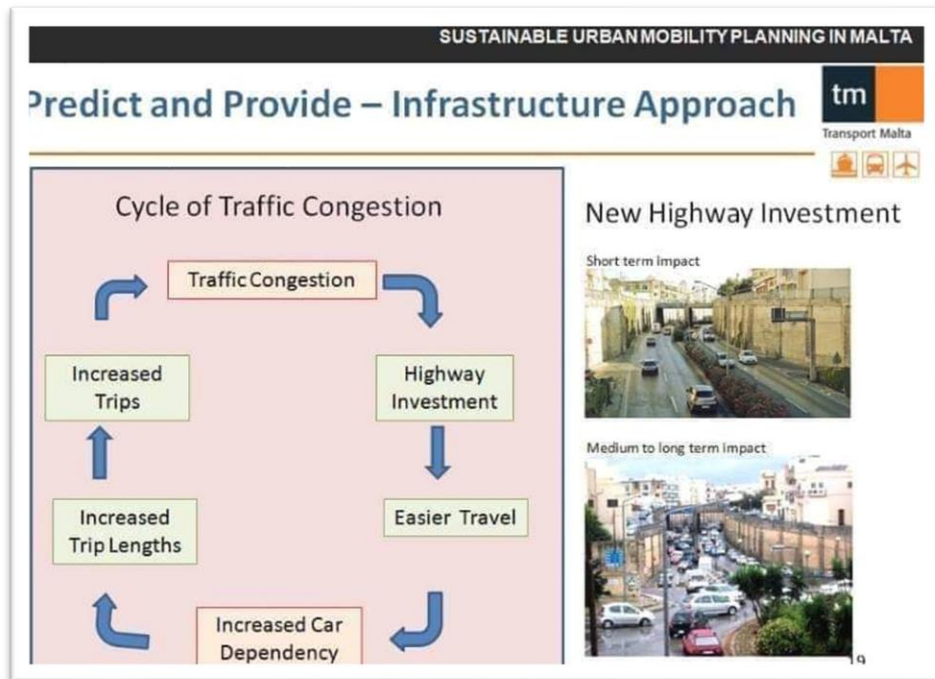
« Le boulevard urbain sud (BUS), tel qu'il est présenté dans le projet de PDU 2020-2030, rassemble des **inconvenients majeurs par rapport aux objectifs affirmés. Impact négatif sur la qualité de l'air, sur l'environnement, sur le cadre de vie des quartiers traversés et des quartiers du littoral sud de la Pointe Rouge à Callelongue**, sur la mobilité telle qu'on la souhaiterait, qui sera mis en défaut par la **saturation prévue du boulevard urbain sud (BUS)** dès sa mise en service, par effet d'appel, bien connu et référencé, entraînant une nette **augmentation du flux voitures** et un **sur enclavement paradoxal des quartiers** par congestions aggravées de la circulation. »

« Il serait donc opportun que la commission d'enquête publique « recommande » d'expliquer, dans le projet de PDU de la métropole AMP, en quoi **cette autoroute urbaine, dite par pudeur "boulevard urbain" sud (BUS)** respectera les objectifs du PDU soit, notamment : – réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution toxique, le bruit et l'intégration dans l'environnement ; – diminuera les accidents de la route ; – faciliter, multiplier et renforcer les liaisons avec le centre-ville qui seraient beaucoup mieux assurées par de bons transports collectifs (TC).

Hubert Peigné, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, ancien directeur régional de l'équipement (DRE) disait avec justesse en 2000 : « **À courir après la voiture on est toujours en retard d'une infrastructure** ». Les études d'urbanisme le montrent clairement : offrir de nouvelles voies aux véhicules routiers revient à inciter fortement à prendre son véhicule et n'améliore que transitoirement la circulation. »

« **La projet qui serait réalisé, sur le boulevard urbain sud (BUS), de voies réservées aux transports collectifs (TC) et de pistes cyclables est un élément positif**, mais aucune information n'est fournie quant à la future ligne de transport prévue et, surtout, l'on peut conjecturer que, comme dans de nombreux cas observés et référencés, une future saturation très prévisible dudit funeste boulevard urbain sud (BUS), contraindra à **supprimer au moins les pistes cyclable, si ce n'est les voies réservée aux transport collectifs (TC), pour offrir plus de place à l'automobile**, pour tenter de désengorger le malheureux boulevard urbain sud (BUS), comme cela fut souvent constaté. Ce projet de boulevard urbain sud (BUS), plus qu'une proposition de mobilité durable semble constituer une classique facilitation d'opérations immobilières particulièrement juteuses... »

Schéma explicatif du cercle vicieux : infrastructures voitures = plus de voitures = congestion = nouvelle infrastructure voiture = congestion – etc..



Nous sommes d'accords avec la conclusion de la FNAUT :

« Il serait opportun que la commission d'enquête publique considère que ce projet de boulevard urbain sud (BUS), vieux de plusieurs décennies et datant des années 1960 de frénésie automobile où le président Pompidou voulut « adapter la ville à l'automobile » et non l'inverse, n'a plus lieu d'être désormais et serait contraire à l'objectif prévu et affiché par le projet de PDU 2020-2030... est évidemment contraire à l'aménagement urbain durable, violant ainsi la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR. Ces nombreuses déficiences et contradictions devraient pouvoir entraîner des « réserves », voire un « avis défavorable », en attendant la censure probable du juge administratif. »

⇒ **Un projet alternatif « le tramway des collines », comprenant voies vertes et aménagements cyclables existe et serait à étudier.** Il permettrait un contournement sans occasionner d'avantage de pollution de l'air, d'atteinte à la biodiversité, et de bruit.

Lien entre urbanisme et mobilité

⇒ Le lien entre urbanisme et mobilité doit être fait par la Métropole. Les nouveaux projets immobiliers qui voient le jour doivent être accompagné d'une réflexion sur l'accès, et que cet accès soit multimodal. **Trop souvent les promoteurs font fi de l'accès des futurs résidents à leurs logement, mettant en avant les places de parkings de la résidence, générant des embouteillages supplémentaires**

Extrait FNAUT : « Les promoteurs ni ne s’y trompent, ni ne s’en cachent, **puisque le long du boulevard urbain sud (BUS) fleurissent déjà des immeubles et des projets immobiliers qui ne feront qu’ajouter de l’artificialisation et de l’imperméabilisation des sols, par bétonnage abusif, par augmentation de la circulation routière, par des augmentations des émissions de gaz à effet de serre (GES), des pollutions délétères pour la santé publique, des nuisances sonores et une agitation qui deviendra vite insupportable** »

L’ambition du PDU étant faible, nous souhaitons rappeler les enjeux majeurs :

Avec des objectifs flous et peu ambitieux, la Métropole continue d’accroître son retard, malgré les indicateurs au rouge et les alarmes du secteur associatif de promotion des modes actifs (piétons et vélos) métropolitains, du secteur médical, sanitaire et de sécurité routière (pollution de l’air, stress, accidentologie,...), du monde économique (la mobilité est systématiquement mis en avant comme un enjeu majeur de la Métropole par des acteurs comme la CCIMP ou l’UPE 13), **coût pour les entreprises** -versement transport, coût du foncier, retards des salariés, arrêts maladie, image à l’international,...),

Enjeu Santé :

Enjeu Santé et accidentologie :

Décès anticipés : Selon différentes études, en France **48 000 décès anticipés** seraient dus à la pollution de l’air (cause de cette pollution : en 1^{er} lieu les déplacements puis les systèmes de chauffage et l’industrie).

Une étude plus récente présente le chiffre de **100 000 décès anticipés par an en France !** (voir article Figaro en annexe)

Marseille totaliserait environ 2 500 décès anticipés par an du fait de la pollution atmosphérique.

Enjeu Congestion routière :

Extrait Contribution du collectif RAMDAM :

« - Congestions routières quotidiennes qui génèrent du bruit et temps perdu : 35 000 heures perdues chaque jour au niveau de Marseille

- 10 jours perdus par an entre Aix et Marseille pour un automobiliste Aixois effectuant le trajet quotidiennement pour aller travailler à Marseille »

La Métropole AMP semble ignorer les enjeux majeurs actuels : **essor du vélo en tant que mode de déplacement et en tant que filière économique** (usage intensifié durant la crise Covid, création de corona pistes, essor du vélo électrique, explosions des ventes de vélos,...), **essor des EDP** (Engins De Déplacements, notamment trottinettes électriques en free

floating,...), de la mise en place de **zones à faible émission** dans nombre de ville et à Marseille en 2022, et de la **filière de la cyclo logistique**...

Enjeu Essor des EDP (Engins de Déplacements Personnels : trottinettes, hoverboards...) :

Extrait P82 : « Les engins de déplacements personnel (edp) Ces nouveaux véhicules motorisés ont été intégrés au Code de la route, la nouvelle réglementation applique pour l'essentiel les mêmes règles que celle des cyclistes. Les infrastructures cyclables ainsi que les routes avec une vitesse inférieure ou égale à 50km/h seront donc le support des déplacements à trottinettes électriques, gyropodes etc. en agglomération, ainsi que les voies vertes et pistes cyclables hors agglomération lorsqu'elles existent. »

Ces engins doivent, selon le code de la route, emprunter les rues ou les pistes cyclables.

Les pistes cyclables étant quasi inexistantes à Marseille et les rues trop dangereuses (vitesse des voitures), **les trottinettes électriques font actuellement du slalom sur les trottoirs, entre les piétons**. Les conducteurs, jeunes en moyenne, sont souvent inconscients des dangers et de la gêne occasionnée vers des piétons quelquefois vulnérables (personnes âgées, enfants, familles..)

⇒ **Il est à l'heure actuel URGENT pour la Métropole d'ACCOMPAGNER l'ESSOR des EDP, afin que ces derniers n'attisent pas plus encore les conflits d'usage entre les différents modes et accidentologie**

Enjeu Economie :

Développement de la filière vélo :

Essor du vélo en 2020, explosion des ventes de vélos et de vélos électrique / Boom des ateliers vélo

⇒ **Une vraie filière d'emploi est en création ! La Métropole se doit de l'accompagner**

Développement de la livraison à vélo et de la vélogistique :

La filière d'emploi que constitue la « cyclo logistique » est en plein essor, que ce soit en France ou à Marseille. Elle s'inscrit pleinement dans une politique de mobilité durable, en palliant aux nuisances des camions ou gros utilitaires dans les centre-ville ou centres anciens (bruits, pollution, problème de stationnement et de déchargement en pleine voie,...). Elle permet de livrer les magasins à l'aide de moyens de locomotion propres, silencieux, peu encombrants.

Extrait P46 :

LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine concerne l'acheminement des marchandises dans le cœur des agglomérations, leur traitement sur ces territoires, leur livraison au destinataire final ainsi que la gestion des flux retours (produits renvoyés, à recycler et déchets). Sur 32 millions de tonnes de flux internes à la Métropole, un tiers sont directement liés aux livraisons en ville dense, entre entreprises (BtoB) ou vers le consommateur (BtoC).

E-COMMERCE

En 2018, le diagnostic commercial de la Métropole a montré que près de 70 % des résidents de la Métropole déclarent réaliser des achats sur internet au moins une fois par mois. Cette même année, 11 % des achats non alimentaires et 20 % des achats liés à l'équipement électronique des ménages (musique, TV, Hifi, multimédia, électroménager) étaient réalisés en ligne. Les flux générés par les colis ont, de fait, considérablement augmenté et contribuent à modifier fortement les enjeux du transport de marchandises en ville. Le e-commerce alimentaire pourrait encore se développer fortement dans les années à venir, avec les grandes manœuvres des groupes de la grande distribution.

De plus, **en 2022 une « Zone à faible émission » ou « Zone à Trafic limité » devrait être mis en place par le Ville de Marseille** dans son centre-ville. La cyclo logistique prendra alors encore plus de valeur et **doit dès maintenant et urgemment être encouragée** par la création d'itinéraires cyclables de qualité.

Nous souhaitons que soient considérés, pour les cyclo logisticiens :

-DES HUBS DERNIERS KLM

Lieu d'entrepasage logistique des derniers km

Directement en hyper centre, en utilisant les vacances, même temporaires

-L'INTERMODALITÉ

-L APPLICATION DES LOIS EXISTANTES

Les bénéfices de la cyclo logistique :

:ZFE : La cyclo logistique permet de prendre en charge près de 50% des flux logistique en hyper centre urbain, responsable de 30 % des congestions et des pollutions inhérentes à la mobilité

--> déploiement de la vélogistique = 15% de congestion en moins en centre-ville anciens ou noyaux villageois

--> + de vélogistique = + d aménagements cyclotaf/tourisme = encore - de congestion

EMPLOIS :

--> La vélogistique est créateur d emplois ancrés et inclusifs...

Par où commencer ?

--> **Element preuves** = installations des capteurs sur velo = mesure des pollutions (atmo et sonore) = état des lieux = mesure de la progression suite mise en place de mesures + définition des axes prioritaires cyclo à créer

(= Capteurs géolocalisés : données pollution + données parcours = permet de définir des axes cyclables via **la data**)

Rappel --> les cyclo logisticiens (dont livraisons de uber eat, deliveroo, etc) parcours **1/2 million de klm sur Marseille**

Les acteurs : + de 100 CDI

Agile en Ville = 1,4 millions de CA

Maillon vert

Mistral coursier

La roue libre

Tout en Velo

Urby, filiale de la poste

Stuart ...

Arrivée imminente des start up du « darkstore » (nouveau concept livraison en 10 à 15 mn)

: Cajoo / dija / kol/ Frichi ...

Souhait d'une logistique ancrée =

- Meilleure gestion des flux colis + dvplmt du click & delivery (DaNSmazonE)

- Meilleure gestion des déchets des artisans commerçants (dont gaspillage alimentaire)

- Meilleure gestion des circuits courts, notamment alimentaire

Ne pas limiter le log aux livraisons et ouvrir vers des choses plus vertueuses

⇒ **La cyclo-logistique c'est 15% plus efficace qu'une logistique carbonnée sur dernier km !**

Enjeu Tourisme :

Alors que **le tourisme à vélo est un des secteurs connaissant une des plus forte croissance** ces dernières années notre métropole est une des moins bien dotée en équipements cyclables et connectés aux grands itinéraires cyclables.

La région Provence Alpes Côte d'Azur est la 2eme région touristique de France (la 1ere pour l'accueil de touristes français : tendance en plein boom depuis la covid-19).

Mais, par son manque d'équipements cyclables, notre métropole passe à côté de cette opportunité économique.

Pour précision :

- **un touriste à vélo dépense 68 euros par jour**, contre 55 euros pour les autres touristes ¹
- Le chiffre d'affaires du tourisme à vélo est évalué par l'Ademe (1) à **4,2 milliards d'euros en 2019**, soit un milliard de moins que l'œnotourisme, en France.
- **la fréquentation des dix voies Eurovélo traversant la France a augmenté de 24 % cette année** (réseau de collectivité Vélos & territoires)²

Des schémas directeurs régionaux et locaux d'aménagements d'infrastructures cyclables structurants pour le territoire, existent : La V64 et la V65. Il faut maintenant les développer réellement afin de mettre une bonne fois pour toute notre Métropole sur les principaux axes cyclables régionaux, nationaux et européens.

Il s'agit là d'un fort enjeu autant économique qu'écologique. En effet le tourisme est responsable de 8% des émissions de gaz à effet de serre et le transport de bien et personnes de 16%³

⇒ **Le tourisme à vélo est de fait une vraie solution d'avenir.**

Enjeux environnementaux et climatiques :

La question de la place du vélo à Marseille relève d'une politique adéquate de mobilité, dans laquelle **tous les modes de déplacements sont pris en compte**, et non uniquement les déplacements en voiture, comme cela est le cas à Marseille depuis les années 70.

Cette logique énergivore, issue des **Trente Glorieuses** et d'une France des **grandes infrastructures routières** et du **pétrole bon marché**, a vécu. **Nous sommes en 2021, à l'heure du dérèglement climatique, des Accords de Paris, et de la Transition énergétique et écologique.**

¹ (ADEME, avril 2020)

² https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/19/cyclotourisme-l-ete-ou-les-francais-ont-roule_6052808_3234.html

³ Convention citoyenne sur le climat

ACCES AUX CALANQUES – accès aux Goudes :

Extraits Fnaut :

« D'autre part, faisant suite aux **divers ateliers initiés par le Parc national des Calanques** et aux actions menées par les nouveaux élus de mairie du quatrième secteur de Bagatelle et face à la congestion totale dans ce secteur, **la création d'une zone à trafic limité (ZTL) de la Pointe Rouge à Callelongue fait consensus dans la population et devrait être imposé dans le nouveau PDU 2020-2030**. Reprenant les mots de M. Roland Blum, en page 7 du projet de PDU, la « participation publique est importante car elle garantit l'ancrage de ce document dans la réalité quotidienne de nos concitoyens et la diversité de nos territoires. ». **En l'espèce, la métropole se montre, une fois de plus, trop timorée face à la demande des habitants et face à l'urgence de la situation ... Elle ne répond pas à la « réalité quotidienne » et, surtout, ne se fixe aucune échéance. »**

« De surcroît, l'on se demande, sans jamais avoir de réponse, serait-ce dans le projet de PDU, quel sera débouché pour les milliers de voitures qui arriveront à la Pointe-Rouge par le boulevard Jourdan-Barry ? **Si le BUS, s'achèvera, il sera apparenté à un entonnoir déversant, par son petit bout, des milliers de véhicules, pour aller de la Pointe-Rouge en direction de Callelongue, sur une voie déjà saturée avec ce que cela suppose comme inévitables bouchons supplémentaires en bout de cet entonnoir. »**

Extrait PDU 2020 :

Mise en place d'un « système vélo » :

Schéma P79 :



- ⇒ **Nous sommes d'accords pour la mise en place d'un système vélo global, mais avec une ambition, un calendrier d'urgence et un portage politique harmonisé sur le territoire métropolitain**

=> En terme d'aménagements cyclables

-nous souhaitons **des itinéraires cohérents et de qualité entre pôle générateurs** (zone d'emploi, zone résidentielles, zones de commerces et de services publics..)-et non des tronçons ; des **itinéraires suffisamment calibrés pour l'essor du vélo, des vélos cargos et Edp**

-nous souhaitons des équipements de qualité : abris sécurisés dans les pôles d'échange mais aussi dans les centres anciens, des arceaux sur toute la ville devant chaque zone de commerces

Nos réserves (avec celles-déjà mentionnés)

-**La notion d'autoroute vélo n'est pas assez développée**, clarifiée avec des échéances précises, alors que c'est une clé de la réussite du PDU (**axes l'estaque vieux port, Castellane mazargues, boulevard national, bd baille...**)

Ex sur le **bd national** et tous les jours des dizaines de cyclistes l'emprunter, souvent à contre sens malgré le danger car elles n'ont pas le choix

Ces grands axes, en double sens, isolés de la route (comme la corniche) sont essentiels pour les particuliers à vélo mais aussi :

- Pour la logistique urbaine / livraison du dernier km = usage professionnel, qui va représenter une part croissante dans l'économie de demain (vélos cargos, vélos remorques...)
- Pour les trottinettes, en plein boom.

-La notion de locaux à vélo extérieurs / boxs sécurisés n'est pas assez développée non plus, car pour bcp de personnes il n'est pas possible de garder son vélo en sécurité la nuit.

⇒ **En conclusion: trop de flou, manque d'ambition et de clarté, par rapport à l'urgence de la situation climatique / urbaine, et par rapport aux autres villes françaises / européennes de notre calibre. Alors que l'opportunité de faire de Marseille une ville pionnière sur le sujet est énorme !**

STATIONNEMENT

P83 « La Métropole et les communes se chargeront de développer du stationnement libre sur arceaux dans les centres-villes à proximité des équipements publics, zones de commerce, des arrêts de transport en commun, etc. »

⇒ **Prevu dans le PDU 2013 2023, les arceaux arrivent mais très lentement**

« **Les emplacements des arceaux seront à privilégier sur l'emprise des places de stationnement situées devant les passages piétons.** En effet, la Loi d'orientation sur les mobilités impose qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la

chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles ou aux EDP. «

⇒ **Nous attendons cette mesure avec impatience**

« Cette obligation sera mise à profit dans le centre des grandes villes et villes moyennes pour résoudre le stationnement anarchique des EDP en libre-service, et répondre aux besoins de stationnement des vélos. D'autres part, en complément du stationnement en libre accès, des abris vélos proposant du stationnement sécurisé seront mis en place sur l'ensemble des 93 PEM, gares et stations du réseau REM, soit environ 5000 places sécurisées d'ici 2030. Les points d'intermodalité d'échelle plus locale pourront également être équipés en fonction des pratiques. »

⇒ **Il est nécessaire d'installer du stationnement sécurisé dans les centres anciens pour garer son vélo en sécurité la nuit**

Taille du réseau cyclable et Plans locaux de mobilité :

Extrait CVV « A ces **700 km de réseau principal** à venir, viennent se rajouter un **réseau secondaire d'une taille qui n'est nullement défini** dans le projet de PDU. *Pire encore, les objectifs de ce réseau secondaire seront déterminés dans des plans locaux de mobilité. Autrement dit, par la mairie centrale de Marseille et les mairies d'arrondissements. Nous voilà rassuré... »*

LE BUDGET ET CALENDRIER DU PDU 20102 2030

Le budget du PDU 2020 – 2030

P26 : 248 millions d'€ pour le vélo

De plus, plusieurs annonces ont été faites ces dernières années :

60Md'€ par la Métropole Aix Marseille Provence pour le **Plan velo 2019-2024**

40Md'€ en faveur du vélo par le de Département des Bouches-du-Rhône

⇒ **Ou en-est ce budget de 100 millions d'€ ?**

⇒ **De plus, le Plan vélo 2019 ne semble pas amorcé**

Qu'en est-il du budget non mobilisé du PDU 2013-2023 ?

⇒ **Nous souhaiterions que ce budget non dépensé apparaisse pour le PDU 2020 2030**

De plus, il est nécessaire pour la Métropole de rechercher les budgets existants, nombreux en ce moment vu l'essor de la mobilité en général et du vélo en France cette dernière année :

Rappel, du budget est mobilisable :

-Budget Région pour l'accès aux gares et aux lycées

-Budget Département pour les routes Nationales et l'accès aux collèges

Dispositifs nationaux, comme France RELANCE et AVELO2 de l'ADEME

- ⇒ **En outre il semble que la Métropole n'ai pas sollicité l'aide d'Etat « France Relance » ! un budget visant à palier les discontinuités cyclables des territoires, nombreuses sur le territoire métropolitain.**

Affectation des budgets :

Extrait contribution CVV :

« En ce qui concerne le réseau principal vélo, nous attirons l'attention sur le fait que **des échéanciers devraient être détaillés pour chacune des actions vélo afin d'en assurer un suivi efficace.**

Nous soulignons l'importance de doter les plans locaux de mobilité d'une enveloppe budgétaire vélo strictement conditionnée aux réalisations pour éviter certains contournements déjà observés. Cela signifie que cette enveloppe budgétaire ne devrait être débloquée que si, et uniquement si, elle est affectée à la réalisation d'aménagements cyclables et non pas, comme cela s'observe souvent, pour toutes les opérations de voirie. Ceci permettra de sanctuariser les investissements vélo et ne pas voir se volatiliser les **182 millions d'euros de la période 2013 -2020 du précédent PDU.** »

- ⇒ **Nous demandons l'ajout de cette précision dans le pDU 2020 2030**

Extrait contribution ADAVA (association du Pays d'Aix) :

a) LE SUIVI EVALUATION ET ANIMATION DU PDU

1°) Réseau vélo structurant : une démultiplication des compétences de voirie avec des objectifs contradictoires : Le PDU doit s'engager sur l'accélération du transfert (fusion) des compétences voirie communale et départementale à la MAMP (p27 du PDU) et sur la création de règles d'aménagement plus contraignantes pour les collectivités. Sans cela, les recommandations issues par exemple des études de faisabilité financées par la MAMP pour l'élaboration du Plan vélo Métropolitain avec ses 16 lignes de Vélo Sécurisées (LVS) passant notamment par Bouc Bel Air, Gardanne, Venelles et Aix-en-Provence risquent de ne pas voir le jour à court et même à moyen terme. La multiplication des compétences voirie (Département, DREAL, communes, MAMP), à laquelle s'ajoutent les divergences de points de vue sur les enjeux écologiques entre des responsables de communes voisines ne permettent pas aujourd'hui d'assurer la continuité et la cohérence des infrastructures métropolitaines interurbaines. «

- ⇒ **Nous nous permettons également d'appuyer sur cet enjeu majeur de coordination et de pilotage que se doit de réaliser la Métropole AMP en tant que cheffe de file**

CONCERTATION :

P 22 :

Dans la continuité de la concertation du PDU, et en anticipant la Loi d'orientation des mobilités, la Métropole créera un Comité des Partenaires avec les communes, les associations et les employeurs. Il permettra de partager et d'améliorer toutes les actions sur les transports en commun et le vélo. Il comprendra une Commission « Vivre Ensemble », dotée d'un budget participatif. Elle proposera des actions concrètes pour lutter contre l'insécurité et les incivilités dans les transports et l'espace public.

INDICATEURS

Extrait FNAUT : « Le tableau des indicateurs ne **comportant pas d'indicateur relié à chacune des actions** et par des indicateurs spécifiques à l'environnement et n'étant pas établi pour chaque indicateur un « point zéro » et une valeur-cible à l'horizon 2030, dans le présent projet de PDU, l'on ne peut que demander des « réserves », voire un « avis défavorable ». »

⇒ Nous approuvons ces réserves

CALENDRIER PRIORITES

FNAUT : « Si on le lit attentivement, le PDU apparaît comme une juxtaposition d'actions et de projets de niveau équivalent de priorité, sans qu'aucun arbitrage »

« Futurs schémas directeurs. Le PDU prévoit à échéance 2022 la réalisation de plusieurs schémas directeurs « pour approfondir le PDU » : – le schéma de la voirie structurante, – le schéma des modes actifs, – le schéma armature ferroviaire, – le schéma directeur des transports à haut niveau de service (THNS) et transports collectifs en site propre (TCSP), le schéma directeur de la logistique, Page 11 sur 19 – le schéma métropolitain du stationnement, – le schéma d'intermodalité par pôles d'échanges multimodaux (PEM), – le schéma des aires de covoiturage et un schéma des stations du gaz naturel pour véhicules (GNV). Si la plupart sont engagées depuis 2020, ils peuvent être perçus non pas comme des actions à part entière, mais comme des « sous-études » qui se déclineront jusqu'en 2022, repoussant encore un peu plus que de coutume, la mise en œuvre opérationnelle d'un PDU aujourd'hui très incomplet et insatisfaisant. Certaines actions étant différées, elles ne sont pas intégrées à l'évaluation environnementale »

⇒ Nous partageons ce point de vue concernant les nombreux schémas qui resteraient encore à réaliser avant l'application du PDU. **Au vu des retards accumulés, la situation est maintenant urgente et nous ne pouvons accepter d'éternels reports (et comme cité précédemment : de multiples documents, études, schémas, agendas, plans, ont déjà été réalisés)**

EXEMPLARITE / FORMATION DES ELUS ET AGENTS :

Il est prévu dans le PDU d'encourager les « plan de mobilité entreprises ou inter entreprises », les « plan de mobilité établissement scolaires »,..

La Métropole AMP est un employeur majeur du territoire.

⇒ **A t-elle mis en place son PDA (plan de déplacement administration) multi sites ?**

Rappel : depuis 2015 et la Loi de transition énergétique, les plan de déplacement ou plan de mobilité administration sont obligatoire pour les établissements de plus de 100 salariés sur le même site.

Cela aurait le mérite, entre autres bénéfices, de former ses techniciens et ses élus à la mobilité durable.

⇒ **Cette sensibilisation des agents et élus est au moins aussi importante que celle des Marseillais**

Conclusion des cyclistes signataires :

En tant que membres d'associations de promotion des modes actifs, nous émettons de grandes réserves quant à la capacité du PDU proposé à remplir les objectifs fixés, eux-mêmes insuffisants par rapport aux enjeux de santé et de climat, et émettons un avis défavorable, parce qu'insuffisamment ambitieux, sur le volet « vélo » de ce PDU.

Nous demandons qu'il soit revu en références aux points évoqués ci-dessus et nous demandons notamment que soient appliquées, d'urgence, les mesures peu coûteuses suivantes :

-La pérennisation des « corona pistes » avec marquage (picto velo, marquage et plots en plastiques)

-La création rapides d'axes similaires aux corona pistes pérennisées (marquage + plots) sur les axes structurant de la ville : notamment les avenues 2x2 voies qui n'ont plus rien à faire dans le centre-ville élargi = supprimer une voie automobile pour intégrer par ex. une piste sécurisée bidirectionnelle, ceci pour :

-permettre la cohabitation sereine des flux vélo, vélos électrique, piétons et EDP et le bien-être des piétons

-que les familles ou cyclistes avec velo cargo puissent se déplacer

-que les cyclo logisticiens puissent travailler

-Supprimer les « gabarits » qui empêchent vélos cargo, vélos avec sacoches, vélo logistique de passer

-le jalonnement (fléchage, panneaux indicateurs de direction) d'itinéraires peu fréquentés par les voitures -itinéraires que nos associations ont repéré et que nous pouvons mettre à votre disposition

-l'installation de balises de priorité aux feux

-la libération rapide, comme prévu dans la loi LOM, des places de stationnement voiture au droit des passages piétons pour l'installation sur ces espaces libres d'arceaux vélos, notamment dans les zones de commerces ou autres pôles générateurs

-la prise en compte de nos outils d'information et d'identifications des « points noirs » à Marseille : Cartographie RAMDAM, Vigilo Marseille

-Une concertation et des rencontres régulières, en présence d'élus, avec points d'étape

De manière générale :

-Créer **des autoroutes vélo** pour anticiper la progression à venir des vélos, vélos cargos, vélos électriques, edp

-**Créer un réseau de transports ambitieux** (voies en sites propres, BHNS, RER métropolitain,..)

-**Améliorer drastiquement l'intermodalité et la communication / pédagogie** du report modal vers le grand public

-Pour chaque 2x2 voies du centre-ville élargi, réserver une voie pour les vélos, vélos électriques, vélos cargos et EDP

-un calendrier précis, y compris à court terme

-une évaluation de la mise en place globale et coordonnées du PDU, et notamment d'un **portage politique harmonisé sur l'ensemble du territoire métropolitain, une sensibilisation, information, budgets « clefs en main » pour les maires des communes de la Métropole Aix Marseille Provence, amenés à jouer un rôle important dans la mise en place du PDU, car c'est aussi avec leur accord que ce Plan sera déployé, ou non.**

Contribution assemblée par Anne-Laurence Beaudoin (Les Coursiers Solidaires à vélo de Marseille)