



METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

BILAN DE LA CONCERTATION

SOMMAIRE

1. L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille Provence...	5
1.1. Contexte.....	5
1.1.1. L'amélioration des mobilités, un enjeu prioritaire pour la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)	5
1.1.2. L'Agenda de la Mobilité de la Métropole.....	6
1.1.3. Le PDU métropolitain	7
1.2. Les instances de gouvernance du projet	9
1.3. Les partenaires du projet	10
1.4. Le calendrier du PDU.....	12
2. Le cadre de la concertation.....	13
2.1. Le Cadre réglementaire	13
2.2. Le territoire de la Métropole Aix-Marseille Provence	14
2.3. Les objectifs de la concertation	16
3. La concertation PDU métropolitain en synthèse.....	17
3.1. Phase 1 - mobilisation technique et co-élaboration de l'état des lieux des enjeux et des pistes d'actions	17
3.2. Phase 2 – information du public et questionnaire « état des lieux »	18
3.3. Phase 3 : ateliers public d'orientation, territoriaux et thématiques	18
3.4. Phase 4 – atelier public territoriaux actions et questionnaire « actions ».....	19
3.5. Phase 5 – restitution technique à l'Etat, à la Région, au Département, aux communes et aux territoires du projet de PDU	20
3.6. La synthèse des phases	20
3.7. Résultats et prise en compte de la concertation.....	21
4. Concertation avec le public : bilan détaillé.....	22
4.1. Concertation publique : le processus de co-élaboration	22
4.1.1. Bilatérales avec les acteurs du territoire. Étude de contexte	22
4.1.2. Les principes de la concertation publique	22
4.1.3. Temps 1 : information du public et questionnaire n°1	25
4.1.4. Temps 2 : ateliers territoriaux n°1, ateliers thématiques.....	30
4.1.5. Temps 3 : ateliers territoriaux n°2 et questionnaire n°2	34
4.2. Concertation publique : analyse quantitative.....	36
4.2.1. Résultats quantitatifs	36
4.2.1.1. Registre numérique.....	36
4.2.1.2. Participation aux questionnaires	37
4.2.1.3. Participation aux ateliers	38

4.2.2. Retombées médiatiques	39
4.3. Concertation publique : analyse qualitative	46
4.3.1. Retours de l'analyse de contexte	46
4.3.2. Retours de la journée « mobilités » du 4 décembre	47
4.3.3. Synthèse des attentes et demandes exprimées lors de la concertation : ateliers thématiques, ateliers territoriaux et questionnaires	49
4.4. Concertation publique : les enseignements.....	56
4.4.1. Enseignements pour l'amélioration des mobilités.....	56
4.4.2. Enseignements pour les relations de la Métropole avec le public	57
4.5. L'intégration de la concertation publique dans le projet de PDU	58
4.5.1. La prise en compte des attentes exprimées lors de la concertation au sein du projet PDU	58
4.5.2. La prise en compte des enseignements de la concertation dans le projet de PDU	60
5. Annexes.....	62
5.1. Synthèse atelier territoriaux n°1	62
5.1.1. Atelier bassin de Marseille – 18/02/2019	62
5.1.2. Atelier bassin Est de l'Étang de Berre – 20/02/2019	66
5.1.3. Atelier bassin Ouest de l'Étang de Berre – 22/02/2019.....	70
5.1.4. Atelier bassin Nord-Ouest – 26/02/2019	72
5.1.5. Atelier bassin Sud-Est – 06/03/2019.....	73
5.1.6. Atelier bassin Aix-en-Provence	77
5.2. Synthèse atelier thématiques.....	80
5.2.1. Atelier innovation – 01/03/2019.....	80
5.2.2. Atelier environnement, qualité de l'air, santé – 07/03/2019	82
5.2.3. Atelier cohésion sociale – 12/03/2019	84
5.2.4. Atelier financements de la politique mobilité – 14/03/2019.....	86
5.2.5. Atelier Partage de l'espace public – 19/03/2019.....	88
5.2.6. Atelier Générateurs de mobilité – 27/03/2019	88
5.2.7. Atelier vélo – 15/05/2019	91
5.3. Synthèse atelier territoriaux n°2	100
5.3.1. Atelier Bassin de Marseille – 28/03/2019.....	100
5.3.2. Atelier Bassin Nord-Ouest – 04/04/2019	102
5.3.3. Atelier Bassin Est de l'Étang de Berre	104
5.3.4. Atelier bassin Sud-Est.....	108
5.3.5. Atelier bassin Aix-en-Provence	111
5.3.6. Atelier bassin Ouest Étang de Berre – 26/04/2019.....	118
5.4. Atelier du 4 décembre 2018	122
1.1. Grands centres urbains de Marseille et Aix	122
1.1.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité	122

1.1.1. Freins à l'amplification des changements de comportement.....	123
1.2. Périphérie marseillaise.....	124
1.2.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité	124
1.2.2. Freins à l'amplification des changements de comportement.....	126
1.3. Villes moyennes, villes et villages	127
1.3.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité	127
1.3.2. Freins à l'amplification des changements de comportement.....	128

Table des illustrations

Figure 1 : organisation de l'élaboration du PDU.....	11
Figure 2 : Calendrier du PDU	12
Figure 3 : Carte des tunnels de déplacements métropolitains.....	15
Figure 4 : Carte des bassins de mobilité (couleurs) et de proximité (noms et numéros)	16
Figure 5 : Calendrier de la concertation	24
Figure 6 : Éléments de communication	25
Figure 7 : Aperçu du registre de la concertation	27
Figure 8 : Aperçu du questionnaire en ligne n°1	29
Figure 9 : Calendrier ateliers territoriaux série 1.....	30
Figure 10 : Atelier à Carnoux	31
Figure 11 : Calendrier de la série d'ateliers thématiques.....	32
Figure 12 : ateliers thématiques.....	33
Figure 13 : Calendrier ateliers territoriaux série 12	34
Figure 14 : Aperçu questionnaire en ligne n°2	35
Figure 15 : Diagnostic général des mobilités.....	37
Figure 16 : Tableau des âges des répondants aux questionnaires	37
Figure 17 : Tableau des statuts des répondants aux questionnaires	38
Figure 18 : Participation aux ateliers de concertation.....	39
Figure 19 : Article PDU – TPBM 26/09/2018	40
Figure 20 : Article PDU - Made in Marseille.....	41
Figure 21 : Article PDU - La Provence	42
Figure 22 : Article PDU - Maritima.....	43
Figure 23 : Article PDU - La Provence	43
Figure 24 : Article PDU - La Provence	44
Figure 25 : Article PDU - La Provence	45

(Crédit photo : Studio Magellan)

1. L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille Provence

1.1. Contexte

1.1.1. L'amélioration des mobilités, un enjeu prioritaire pour la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)

Avec 1,9 millions d'habitants, 750 000 emplois et 93 500 étudiants qui évoluent quotidiennement au sein du territoire, la mobilité est un enjeu prioritaire pour la Métropole Aix-Marseille Provence (MAMP).

Métropole multipolaire composée de centres urbains (Marseille, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Aubagne, Istres, Martigues...), économiques (Port de Marseille, aéroport de Marignane, ZIP de Fos, Plan de Campagne), et universitaires (Aix-Marseille-Université) la Métropole est structurée par de grands couloirs de circulation qui irriguent ses principaux pôles urbains et zones d'emplois. 6,5 millions de déplacements métropolitains sont recensés quotidiennement, soit 39 millions de kilomètres parcourus chaque jour à l'intérieur du territoire dont 52% sont réalisés en voiture faute d'offre alternative attractive.

Alors que les besoins en déplacements ne cessent de croître et que l'automobile reste le mode de déplacement privilégié des métropolitains, les usagers des transports et habitants du territoire font depuis plusieurs années face à une dégradation des conditions de circulation, notamment aux heures de pointe :

- Congestion importante du réseau autoroutier et routier, sur les grands corridors et réseaux secondaires, sur des plages horaires de plus en plus longues ;
- Saturation des lignes de bus / cars et TER, notamment sur le corridor Aix-Marseille ;
- Difficultés de stationnement dans les gares ;
- Amplification et aggravation des impacts négatifs : pollution, nuisances sonores, insécurité routière, perte de temps pour les usagers...

Un navetteur quotidien entre Aix et Marseille perd ainsi l'équivalent de 40 jours¹ de travail chaque année dans les embouteillages.

Alors que les métropolitains restent très attachés à l'utilisation de leur véhicule particulier, la réduction de la part de la voiture dans la part modale représente un challenge important pour la Métropole. En écho à ces problématiques du « tout voiture » l'enjeu est également de répondre aux besoins d'accessibilité des zones interurbaines et rurales, où les habitants n'ont d'autres choix que la route pour se déplacer et accéder aux pôles plus importants. De même, dans un contexte de forte prise de conscience écologique, l'innovation pour des modes de

¹ Jour de travail = 7h

transports plus propres et l'engagement d'actions environnementales au sein des politiques mobilités est un point important pour la décennie à venir.

L'élaboration du PDU est ainsi pour la Métropole l'occasion de travailler avec les partenaires sur la recherche de solutions aussi bien qualitatives que quantitatives d'amélioration des mobilités et qui permettent de :

- Structurer des déplacements efficaces pour accompagner la productivité et l'attractivité économique du territoire,
- Donner aux métropolitains des possibilités de se déplacer dans un temps et un budget raisonnable pour faciliter l'accès à l'emploi et aux autres opportunités de la ville pour les plus fragiles
- Apporter des réponses autre que l'automobile pour les trajets quotidiens pour améliorer la qualité de vie, limiter la congestion le bruit et la pollution.

1.1.2. L'Agenda de la Mobilité de la Métropole

La recherche de réponses aux enjeux d'amélioration des mobilités métropolitaines exprimés ci-dessus a connu une première formalisation avec l'élaboration de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine adopté à l'unanimité des membres du conseil de la Métropole en décembre 2016. Construit dans une volonté opérationnelle, l'Agenda de la Mobilité pose une stratégie d'actions d'amélioration des mobilités à l'échelle de la Métropole et son inscription dans un calendrier court, moyen et long termes.

Il présente les outils pour mettre en place un système de mobilité répondant aux enjeux du territoire, à savoir :

- Un système de mobilité global apportant des réponses en termes d'infrastructures, d'offres modales, de véhicules, de services aux usagers...
- Un système de mobilité multi-échelle contribuant au renforcement des réseaux locaux urbains tout en créant une nouvelle offre d'échelle métropolitaine ;
- Un système de mobilité phasé dans un calendrier
- Un système de mobilité multimodal associant bus, car, métro, tramway, train, modes actifs et nouvelles mobilités électriques...

Construit dans le cadre d'un groupe de travail des maires issu de la conférence métropolitaine des maires, l'Agenda a pris pour support l'ensemble des Plans de Déplacements Urbains (PDU) des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) préexistants et constitutifs de la Métropole, ainsi que des autres documents de planification de la mobilité.

- PDU du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, 2006
- PDU d'Agglopolo Provence, 2009
- PDU Marseille Provence Métropole, 2013
- PDU du Pays d'Aix, 2015
- Projet de PDU du SMEGTU – Pays de Martigues et Ouest Provence, 2015

- Contrat de Plan État-Région et son avenant, 2016
- Livre Blanc des Transports métropolitains, 2015

Après avoir dressé un diagnostic complet des mobilités sur le territoire, les élus de la Métropole ont défini les orientations, ambitions et objectifs suivants pour l'Agenda des mobilités :

- Une amélioration significative et durable de l'environnement
- Déverrouiller le développement économique et humain du territoire
- Engager un changement de comportement des automobilistes
- Augmenter drastiquement le réseau de transports en commun et son utilisation

L'Agenda décline les actions portées par la Métropole en faveur de l'amélioration des mobilités métropolitaines à horizon 2030 : nouveaux services, création de lignes de transports en commun, développement du vélo...

Ces actions ont représenté la base de travail pour l'élaboration du PDU de la Métropole Aix-Marseille Provence. Dans la continuité de l'Agenda des mobilités, le PDU a eu pour objectif d'assurer :

- La mise en place d'une démarche d'élaboration concertée
- La cohérence avec les documents de planification
- Des engagements précis sur la programmation des investissements à horizon 2030
- La cohérence avec les orientations stratégiques de la Métropole notamment en matière d'urbanisme et de développement économique
- Une évaluation environnementale

1.1.3. Le PDU métropolitain

PRINCIPES D'UN PDU

Un Plan de Déplacements Urbains est un document stratégique de planification sur les 10 ans à venir. Il définit les orientations et les actions concrètes en matière de mobilité et prévoit un phasage dans le temps. Il aborde les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, ainsi que de la circulation et du stationnement dans le périmètre métropolitain.

Dans une logique de recherche de mobilités plus propres et d'évaluation de l'impact de la politique du territoire, un PDU est accompagné d'une évaluation environnementale.

Ce document est obligatoire pour l'ensemble des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou pour un regroupement de celles-ci.

Intégré dans une logique urbaine globale, le PDU s'intègre dans une logique de comptabilité aux autres documents stratégiques existants sur le territoire (SRADDET, SCOT, PPA)

LE PDU DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Le PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence vise à développer une approche globale et cohérente de la mobilité dans un objectif d'organisation et de planification des services de la mobilité à l'échelle des 92 communes du territoire.

Prenant appui sur les éléments de contexte présentés ci-dessus, les services de la Métropole ont conduit un travail technique avec des représentants des communes de l'ensemble du territoire pour préciser le cadre et le contenu du projet de PDU.

Le travail d'élaboration du PDU a ainsi fait l'objet d'une première approche en ateliers techniques par bassin de mobilité pour définir un projet le plus adapté possible à la réalité du territoire et aux 4 typologies territoriales contrastées qui le composent.

La complexité du territoire métropolitain ainsi que la variété des enjeux de mobilité qui en découlent ont conduit à déterminer des périmètres d'approche du sujet à des échelles différentes : 6 bassins de mobilité regroupant 25 bassins de proximité. Cette perception du territoire se dégage de différents paramètres : l'enquête ménage de 2010, la cartographie des réseaux de transport public préexistants, les différentes données permettant de situer les centralités et leurs sphères d'attraction. L'ensemble de ces éléments a permis d'élaborer et de partager la cartographie correspondante (cf. figures 3 et 4 *page 15*).

L'approche métropolitaine a fait ressortir 6 thématiques à fort enjeu pour l'organisation des mobilités au sein du territoire AMP :

- Pôles d'emploi de commerce et de travail ;
- Cohésion sociale ;
- Scolaires et étudiants ;
- Tourisme, loisirs, vie la nuit ;
- Logistique. ;
- Cohérence Urbanisme Transport.

Les réflexions issues de ce travail collectif ont abouti sur l'identification de 4 enjeux :

- Une combinaison de modes de déplacements ;
- Une Métropole attractive, fluide et accessible à tous ;
- Une Métropole polycentrique aux densités contrastées ;
- Un cadre de vie remarquable et respirable.

Après avoir dégagé une vision à long terme de la mobilité métropolitaine, à l'horizon 2050, reposant sur un système de mobilité pour tous composé : d'un réseau ferroviaire modernisé, d'une infrastructure routière reconvertie vers les transports collectifs, d'un réseau cyclable interconnecté et sécurisé, des centres villes réinvestis largement ouverts aux modes actifs, d'une chaîne logistique restructurée appuyée sur les déplacements ferrés et fluviaux ; le projet de PDU pose une stratégie d'action reposant sur 113 actions réparties dans 7 leviers :

- Un système vélo global ;
- Un système de transports collectifs performant ;
- Un système routier, innovant, efficace et durable ;
- Des Pôles d'Échanges Multimodaux ; Des espaces publics partagés et attractifs ;

- Des services de mobilité agile et attractifs ;
- Se donner les moyens de réussir.

Ces 7 leviers structurent les orientations stratégiques. Les actions du PDU seront déclinées territorialement à l'échelle des 25 bassins de proximité à travers des Plan Locaux de Mobilité, réalisés dans les 5 années qui suivront l'approbation du PDU et qui permettront de conduire au plus près des communes l'action métropolitaine, tout en tenant plus particulièrement compte des spécificités locales. Ils permettront également d'intégrer les différents schémas directeurs métropolitains qui seront élaborés. Ils permettront de tenir compte des enjeux et projets d'aménagements urbains d'intérêt locaux.

Au-delà d'une approche modale de la mobilité, le projet de PDU propose également une vision tenant compte des principaux enjeux forts métropolitains tels qu'ils sont présentés ci-dessus.

1.2. Les instances de gouvernance du projet

Le travail d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille Provence a été suivi par les instances de gouvernance *ad hoc*, qui se sont réunies tout au long du processus afin de partager, questionner et valider les orientations et choix retenus

- Les **Comités Techniques (COTECH), instance technique**, composées de représentants, des acteurs encadrant le projet (Chef de projet, directeur de projet, assistants à maîtrise d'ouvrage) ainsi que des techniciens de la Métropole directement ou indirectement compétents dans le domaine du transport (voirie, mobilité, espace public etc...), des partenaires extérieurs représentant les acteurs de la mobilité métropolitaine.
 - Cette instance se réunissent régulièrement sous forme de **Comités Techniques restreints**, c'est-à-dire regroupant les directions métropolitaines
 - L'organisation de **COTECH élargis** a permis d'impliquer des techniciens externes à la Métropole, partenaires de la mobilité.
- Les **Comités de Pilotage (COPIL), instance politique**, assurent le suivi stratégique et la validation des différentes étapes d'élaboration du projet. Les **COPIL restreints** associent aux élus de la MAMP en charge de l'accompagnement des compétences métropolitaines directement connexes à celle de la mobilité, assistés des directeurs des services concernés de la Métropole. Comme pour les comités techniques, la tenue de **COPIL élargis** a également été l'opportunité de partager avec l'ensemble des partenaires de la mobilité, institutions publiques, fédérations et syndicats, associations environnementales, en faveur de l'accessibilité, CIQ (comités d'intérêt de quartier) à l'avancée du projet PDU.
- Le **Conseil de développement, instance représentative de la Métropole** regroupe des représentants des acteurs du territoire compétentes dans le domaine des mobilités : chefs d'entreprise, gérants d'associations, élus métropolitains... L'objectif de ce conseil

est de contribuer aux grandes lignes directrices du PDU par l'expression de l'avis des différents experts qui le composent.

1.3. Les partenaires du projet

L'équipe projet (composée de techniciens, chef de projet et directeur de projet) du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est entourée d'une aide technique et opérationnelle afin de mener à bien l'élaboration concertée du document. La complémentarité des structures accompagnant l'équipe projet a permis une concertation du Plan de Déplacements Urbains complète et pertinente.

- Les agences d'urbanisme de la Métropole : l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) et l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM). Leur intervention s'est étalée sur la totalité de l'élaboration et la concertation du Plan de Déplacements Urbains. Leurs expertises du territoire métropolitain et des thématiques liées à l'élaboration d'un PDU, ainsi que leurs compétences graphiques ont permis la production, de l'ensemble des éléments de diagnostic, ainsi que du document final, analyses, graphiques, benchmark, cartographies, co-animation de réunions publiques qui ont alimenté la démarche. Les agences d'urbanisme ont également apporté un appui important de conseil stratégique pour la conduite du projet et sa bonne articulation avec les autres documents de planification du territoire.
- Des associations d'évaluation environnementale : AtmoSud pour la qualité de l'air et le climat et Acoucité pour l'évaluation du bruit. La Métropole a pris appui sur leur expertise afin de définir une évaluation environnement complète et cohérente correspondante. Cette dernière a été coordonnée et réalisée sur les autres rhèmes par le service environnement de l'AGAM
- Des bureaux d'études d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) : Algoé et Nicaya Conseil. Bureaux d'experts spécialisés respectivement dans le management de projet et dans la concertation et communication, ces AMO ont accompagné la Métropole tout au long du processus stratégique, de définition des axes du PDU et de concertation. Algoé a participé à un encadrement dans la gestion de projet et le pilotage du processus. Nicaya exerce sa qualité de conseil en planifiant et animant l'ensemble de la concertation du PDU ainsi que dans le domaine de la communication. La Métropole a également souhaité s'adjoindre les services de bureau d'étude spécialisés tels que : EGIS pour les aspects routiers et d'accessibilité, DPC pour les points juridiques, ARTELIA pour la réalisation conjointe avec le Plan Climat Air Energie de la Métropole (PCAET) de l'état initial de l'environnement métropolitain.

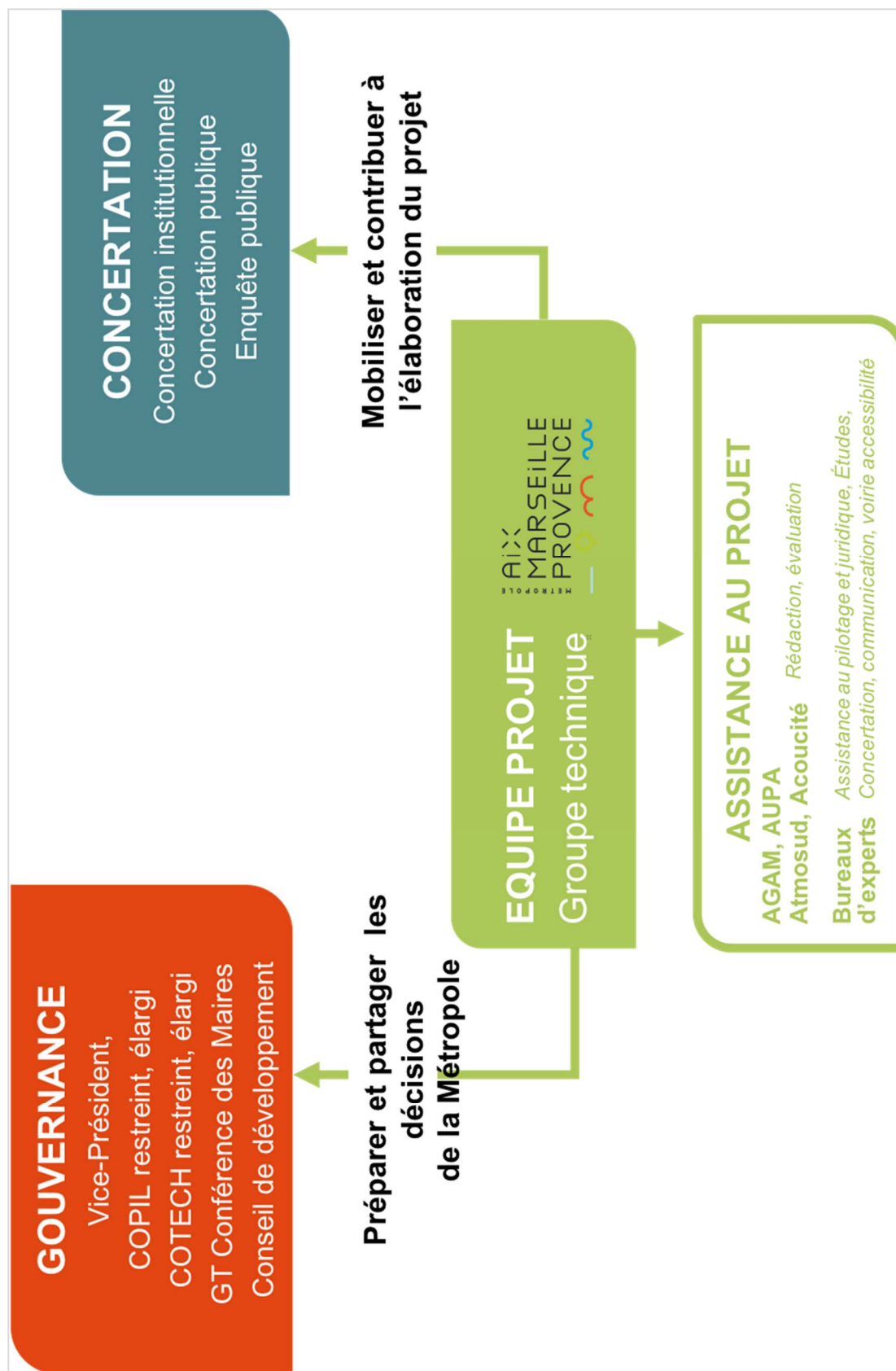


Figure 1 : organisation de l'élaboration du PDU

1.4. Le calendrier du PDU

L'élaboration du calendrier du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est déroulée selon le calendrier suivant :

Date – Période	Action
Décembre 2017	Délibération
Février - mars 2018	Définition des principes du projet
Février - mars 2018	Questionnaire aux 92 communes
Juin 2018	Définition des leviers d'action & cadrage environnemental
19 novembre 2018	COPIL restreint
30 novembre 2018	Conseil de développement
12 décembre 2018	COTECH élargi
18 décembre 2018	COPIL élargi
Février - juin 2019	Concertation publique & rédaction du PDU
11 mars 2019	COTECH restreint
25 mars 2019	COPIL restreint
13 mai 2019	COTECH restreint
22 mai 2019	COPIL restreint
11 juin 2019	COTECH restreint
Juillet 2019	COTECH élargi
5 juillet 2019	COPIL élargi de présentation du projet de PDU
Septembre 2019	Présentation et partage complémentaire du projet avec les conseils de territoire et les communes
26 novembre 2019	COTECH élargi
04 décembre 2019	COPIL élargi
19 décembre 2020	Arrêt du PDU en conseil métropolitain

Figure 2 : Calendrier du PDU

2. Le cadre de la concertation

2.1. Le Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire du Plan de Déplacements Urbains est défini en 1982 dans la loi sur les transports intérieurs (LOTI). Il a par la suite été renforcé et enrichi par différentes lois, et notamment :

- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, 1996) ;
- La loi solidarité et renouvellement urbain (SRU, 2000) ;
- La loi pour l'égalité des chances et des droits en 2000 ;
- La loi « handicap » (2005)
- La loi Grenelle II en 2010.
- L'ordonnance n°2010-1307 du 29 octobre 2010 relative à la parie législative du code des transports.

L'article L.1214-14 du Code des transports, pose le principe d'une association avec certaines entités publiques tout au long de la phase d'élaboration du projet, ainsi que d'une consultation d'un certain nombre de personnes privées et publiques.

L'article 7 de la charte de l'environnement ainsi que l'article L 121-16 du Code de l'environnement imposent pendant toute la durée de l'élaboration du PDU qu'une concertation associant le public soit réalisée.

Dans le respect de ce cadre légal, la Métropole Aix-Marseille-Provence a organisé une concertation avec tous les acteurs du territoire concernés par le PDU. Ainsi, en plus de la concertation avec les partenaires techniques, Personnes Publiques Associées et des représentants d'organismes (représentants des professions et des usagers des transports, associations, chambres consulaires...) la Métropole a organisé une large concertation avec les habitants et usagers des transports du territoire.

La concertation du PDU a été régie par le cadre législatif et réglementaire du PDU qui inclut 11 objectifs légaux inscrits dans le code des transports. Ces objectifs déclinent des thèmes devant apparaître dans le projet du PDU et devant être réappropriés. Ces éléments vont ainsi définir les concepts et projets mis à concertation auprès du grand public.

Les 11 objectifs légaux sont :

- L'équilibre entre les besoins en matière de mobilité, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (dont l'accessibilité) ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des modes les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;

- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- L'organisation du stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées ;
- La réalisation d'infrastructures de charge (pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables) ;

2.2. Le territoire de la Métropole Aix-Marseille Provence

Créée en 2016 par la loi MAPTAM, la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP) est la plus vaste de France. Elle réunit 92 communes réparties sur trois départements dont la majorité du département des Bouches-du-Rhône, le Vaucluse et le Var. Ce territoire de 3 173 km² compte 1 900 000 habitants est présidé par Martine Vassal.

Rassemblant sur un territoire des espaces agricoles, urbains et industriels, Aix-Marseille-Provence se caractérise par son caractère multipolaire. L'espace urbain, qui occupe 15% du territoire, s'organise autour deux villes de plus de 100 000 habitants (Marseille et Aix-en-Provence) et d'un réseau de villes moyennes et petites dont 10 ont entre 20 000 et 50 000 habitants : Salon-de-Provence, Istres, Aubagne, Martigues, Pertuis, Vitrolles, Miramas, Marignane, La Ciotat, Allauch

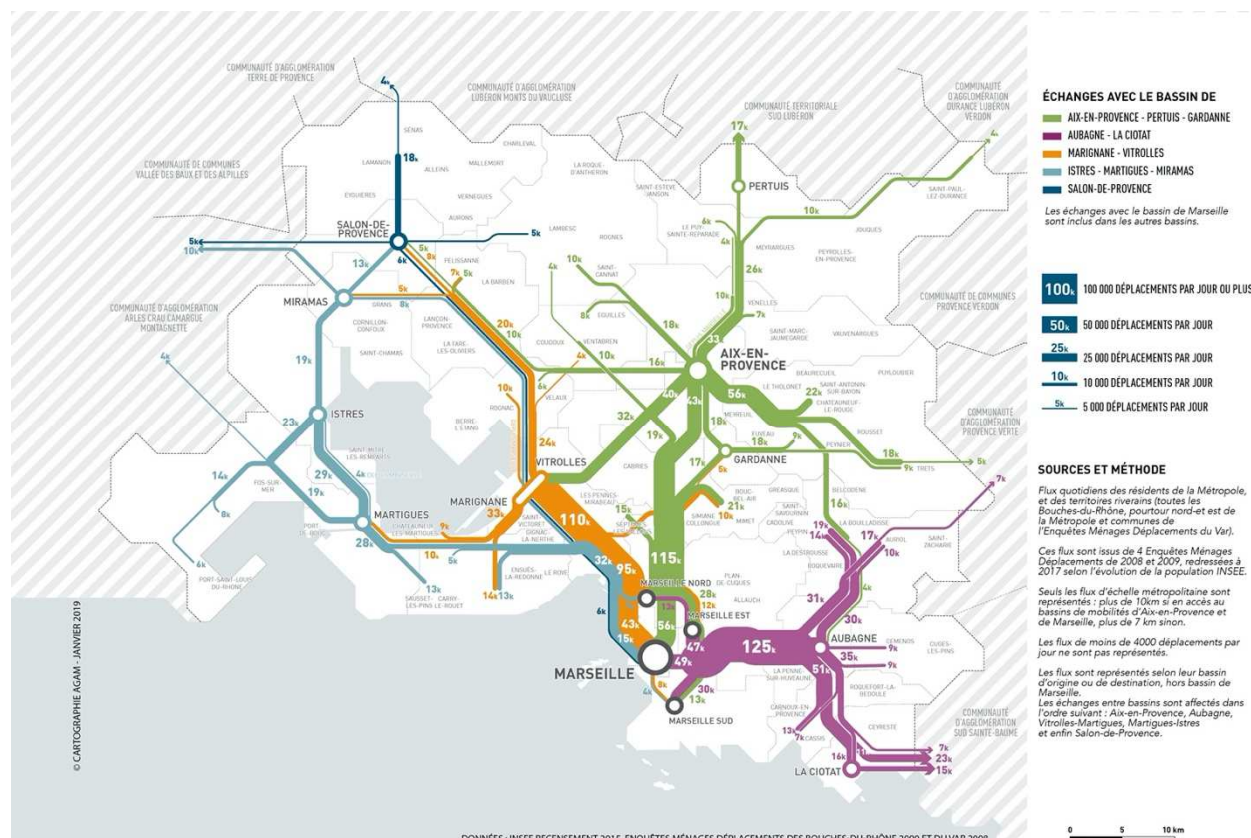


Figure 3 : Carte des tunnels de déplacements métropolitains

Afin de conduire une concertation qui permette de prendre en compte les spécificités de la Métropole et de traiter l'ensemble du territoire de manière cohérente, le périmètre de la concertation a été divisé en 6 bassins de mobilité et 25 bassins de proximité. Cette approche multi-scalaire a permis de conduire la concertation au plus près habitants et de faire émerger des avis et propositions d'actions territorialisées tout en gardant une vision globale des mobilités au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ce découpage en bassin de mobilité a été réalisé de manière cohérente, en préservant les limites des communes ayant des problématiques partagées.

Les 92 communes ont ensuite été réparties en bassins de proximité, afin d'accéder à un niveau de détail supérieur permettant d'identifier des problématiques locales et spécifiques.

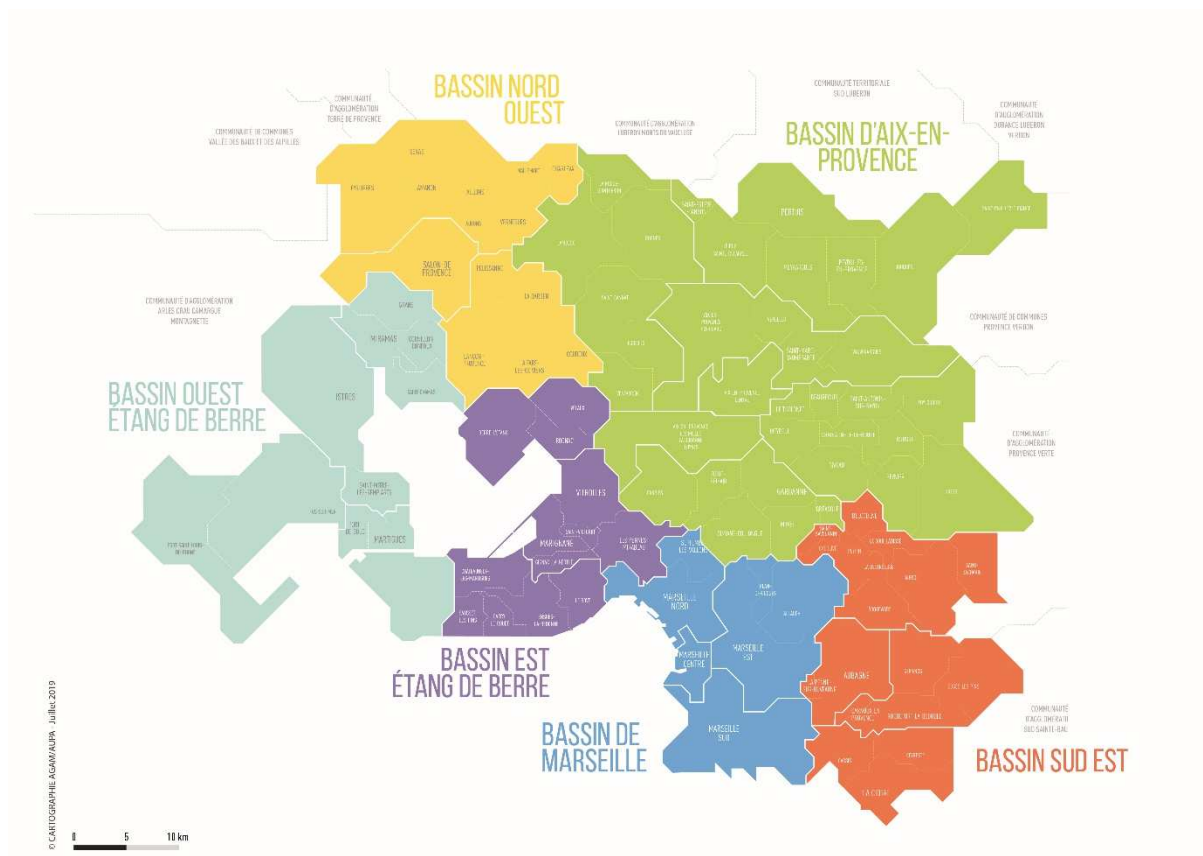


Figure 4 : Carte des bassins de mobilité (couleurs) et de proximité (noms et numéros)

2.3. Les objectifs de la concertation

La Métropole Aix-Marseille-Provence a souhaité établir un PDU issu d'une co-construction avec les acteurs du territoire, les techniciens, les élus, les habitants et usagers quotidiens du système de transport métropolitain. La concertation a eu pour objectif de permettre les expressions sur le projet (soutiens, critiques, interrogations...), et de formuler des contributions pour participer à sa co-construction.

Cette démarche ascendante (des habitants vers les institutions) a été accompagnée d'une diffusion d'information descendante, permettant à chacun de s'informer sur l'avancement de l'élaboration du PDU et à la Métropole de partager les enjeux d'amélioration des mobilités sur le territoire, ainsi que les actions structurantes envisagées en ce sens.

La méthodologie suivie a permis d'enrichir l'expertise des techniciens et la vision institutionnelle des mobilités par des propositions issues du terrain, afin de concourir à la définition d'un PDU partagé par le plus grand nombre, approprié au territoire et pertinent dans ses propositions d'actions.

3. La concertation PDU métropolitain en synthèse

La Métropole au regard de l'ampleur du territoire, de la variété des situations, du nombre et de la qualité des contributeurs a choisi de procéder par une mobilisation progressive et concentrique en élargissant progressivement le nombre de personnes mobilisées. Cinq phases de mobilisation/participation ont été identifiées : les techniciens de tous ordres, les référents communaux et associatifs, puis le grand public.

Ainsi, dès le lancement de la démarche ont été réunis autour du projet de PDU, en février 2018 : l'ensemble des compétences techniques nécessaires, en sollicitant la désignation de référents par chaque institution publique concernée : État, Région, Département, communes, chambres consulaires, etc. Ces référents ont été associés à toutes les réunions techniques de partage qui ont jalonné les différentes restitution/validation des éléments proposés (cf. le calendrier du projet). Puis, les référents communaux et associatifs ont été largement associés dès juillet 2018 ; à partir de Décembre 2019, les métropolitains dans leur ensemble ont également été sollicités pour participer au processus de concertation.

3.1. Phase 1 - mobilisation technique et co-élaboration de l'état des lieux des enjeux et des pistes d'actions

Entre février et avril 2018, le processus d'identification de référents a permis désigner 88 personnes aux fins de suivi des travaux :

- 69 partenaires institutionnels (dont l'État, le Département, la Région, chambres consulaires, GPMM, Aéroport, principaux gestionnaires de réseaux,...) ;
- 19 techniciens métropolitains.

Ces référents techniques ont ainsi participé à chaque phase de restitution, partage, validation, modification des propositions. Cette méthode a permis à l'équipe d'avancer par étape dans la construction du projet de PDU. Sur cette première phase, ils ont été invités à 10 réunions techniques thématiques de partage et de co-élaboration de l'état des lieux ainsi que des propositions d'enjeux et des pistes d'actions.

Afin de mieux tenir compte de la complexité du territoire, la Métropole a sollicité les communes à travers la diffusion d'un questionnaire de perception de la mobilité, auquel elle a obtenu 70 réponses.

238 personnes ont participé à ces ateliers techniques.

Cette session organisée en février/avril 2018 a porté sur l'élaboration et le partage de l'état des lieux du territoire. 7 ateliers se sont tenus dans différents lieux du territoire pour aborder :

- Les questions de territorialisation de la perception de la mobilité à travers les échelles des différents bassins de mobilité ainsi que la vision des villes d'Aix-en-Provence et de Marseille, la périphérie marseillaise, les villes moyennes, villes et villages,
- Les thématiques transversales suivantes : les pôles économiques, les portes d'entrée, la cohésion sociale, la voirie, l'enseignement et le loisir et le tourisme.

Au cours de ces séances, un état des lieux précis a été partagé et une méthode d'animation proposée par le bureau d'étude PMP a permis de faire émerger collectivement les enjeux ainsi que plus de 200 propositions de pistes d'actions.

En juillet 2018, 3 ateliers identiques de restitutions se rapportant à l'état des lieux, aux enjeux, et aux principes des leviers ont été partagés avec 148 référents communaux et associatifs supplémentaires. Ils ont réuni 102 personnes en tout.

La concertation en juillet a permis de restituer les éléments de l'état des lieux, les enjeux du territoire ainsi que les axes des 7 leviers identifiés grâce aux productions de propositions d'actions des ateliers du mois d'avril.

En août 2018, la Métropole publiait sur son site internet le lancement du projet de PDU et précisait les dates et modalités de la concertation à laquelle le public était invité à participer

Le 04 décembre 2018, la conférence sur le PDU à laquelle 700 personnes étaient invitées lançait le début de la concertation publique. Les 183 participants ont ainsi pris connaissance des productions de l'année : état des lieux, enjeux, pistes d'actions sous forme de levier et modalité de concertation.

3.2. Phase 2 – information du public et questionnaire « état des lieux »

En janvier 2019, L'information du public est organisée par voie numérique à travers le registre de concertation, (<https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>). Le registre numérique a permis d'introduire la démarche PDU auprès du grand public, en sensibilisant les métropolitains aux questions de mobilité, et d'assurer une diffusion optimale de l'information afin de rassembler autour de la concertation du PDU, notamment pour les inscriptions aux futurs ateliers de concertation.

De janvier à avril 2019, le premier questionnaire « Racontez-nous vos mobilités » a également été un relais d'information et d'inscriptions aux ateliers de concertation.

3.3. Phase 3 : ateliers public d'orientation, territoriaux et thématiques

Entre février et mars 2019, 6 ateliers, rassemblant habitants, élus, associations, institutionnels, ont repris de manière globale les enjeux et principes des problématiques de mobilités sur le territoire métropolitain. Les participants ont eu l'occasion de s'exprimer sur leur vision de ces éléments au travers de tables de travail accompagnées de supports cartographiques et textuels.

Les 6 ateliers territoriaux de la première série ont permis de travailler en groupes 12 actions structurantes, proposées pour le PDU :

- Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé ;
- Développer des services pour faciliter l'usage du vélo ;

- Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) ;
- Créer 120 km de métro / tramway / bus + à haut niveau de service dans les pôles urbains ;
- Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds ;
- Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation ;
- Aménager les espaces publics des centres-villes d'Aix et Marseille / des villes moyennes / des petites villes et villages (2 de ces 3 thèmes étaient présentés en fonction de la pertinence sur chaque bassin de mobilité) ;
- Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole ;
- Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain ;
- Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide) la mobilité ;
- Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités.

Entre mars et mai 2019, 7 ateliers thématiques ont permis de travailler à l'échelle de la Métropole, sur les sujets suivants :

- Innovation ;
- Environnement, qualité de l'air, santé ;
- Cohésion sociale ;
- Financement de la politique mobilité ;
- Partage de l'espace public ;
- Grands générateurs de mobilité ;
- Plan Vélo.

3.4. Phase 4 – atelier public territoriaux actions et questionnaire « actions »

Entre mars et avril 2019, une seconde série de 6 ateliers territoriaux, présentait les projets de mobilité par bassin de mobilité et les soumettait à l'évaluation des participants dans les territoires. Les participants ont pu prendre connaissance et critiquer, à partir de cartes par bassins de proximité et de mobilité, des propositions d'actions envisagées par le projet.

Entre avril et juin 2019, Un second questionnaire en ligne « évaluez les propositions d'actions pour les mobilités », a permis aux métropolitains de s'exprimer concrètement sur des propositions d'actions du PDU, pour chaque levier.

3.5. Phase 5 – restitution technique à l'Etat, à la Région, au Département, aux communes et aux territoires du projet de PDU

En septembre 2019 la concertation s'achevait avec la rencontre des communes et des territoires aux fins de mise en cohérence avec les Plan Locaux d'Urbanisme intercommunaux et les projets d'aménagements identifiés. Il leur était proposé une vision cartographique à l'échelle des bassins de mobilité et de proximité de la vision de la mobilité à échéance de 2030. 28 communes et territoires ont sollicité des précisions et ajustement dont il a été tenu compte dans la mesure du possible dans le document final.

Octobre 2019 : une rencontre avec l'État, la Région, le Département permettait d'échanger sur les composantes communes du PDU. Ces partenaires sont également associés à la relecture du projet de PDU dans le mois de novembre 2019.

3.6. La synthèse des phases

Les 19 ateliers de concertation (phase 3 et 4) ont réuni 436 participants, regroupés en deux périodes autour des thèmes suivants : la perception de l'état des lieux, des enjeux et des leviers d'actions ; puis la présentation et le débat autour des actions du projet, entre les deux une série d'ateliers thématiques ont permis d'explorer des sujets à fort enjeux métropolitains (innovation, environnement, qualité de l'air santé, cohésion sociale, financement de la politique de mobilité, partage de l'espace public, les portes d'entrées et les pôles générateurs de mobilité, le vélo). Ces ateliers se sont déroulés dans l'ensemble du territoire métropolitain afin de favoriser la participation. Le registre de concertation numérique du projet de PDU a permis à 17 000 visiteurs de prendre connaissance des 130 documents mis à disposition, issus des ateliers, et composant le projet.

Deux questionnaires en ligne ont été produits par cette voie. Ils réunissaient 3 000 participations, et portaient, d'une part sur la perception de la mobilité par les usagers (phase2) puis, sur la pertinence des leviers et actions du PDU (phase4). Cette dernière entrée permettait de vérifier la pertinence des propositions formulées. Véritable outil de mobilisation du public, cette disposition permettait à des actifs, ne pouvant se rendre aisément aux ateliers, de participer à la concertation.

Le registre de concertation numérique du projet de PDU a permis à 17 000 visiteurs de prendre connaissance des 130 documents mis à disposition, issus des ateliers, et composant le projet.

Au total, la Métropole a reçu 116 contributions écrites en dehors de celles apportées lors des ateliers ou des questionnaires. La concertation, conduite au fur et à mesure de l'élaboration du projet, a permis d'enrichir PDU et de donner une large place à l'avis de chacun.

Pour transcender l'échelon métropolitain, il a été proposé autant que possible une vision territorialisée des enjeux et du projet de PDU. La consultation des communes et des territoires, au-delà des référents désignés, en septembre 2019 a permis d'achever le processus.

3.7. Résultats et prise en compte de la concertation

La méthode de production itérative du projet consistant à élaborer techniquement chaque phase avant de la partager avec les acteurs de la concertation permettait de tenir compte aussi bien que possible des propositions issues de ces rencontres. Chacune d'elles a permis d'enrichir le projet, de l'amender, d'ajouter ou de retrancher des propositions. Ainsi :

- Les ateliers d'avril ont permis de partager l'état des lieux avec l'ensemble des techniciens concernés, puis de dégager collectivement un ensemble d'enjeux qui a été hiérarchisé collectivement et un ensemble de pistes d'actions également issues de ces ateliers a été étudié.
- Le questionnaire adressé aux communes a par exemple permis de situer : les besoins en termes de parking de covoiturage, en P+R, le potentiel cyclable ;
- En juillet, les participants ont critiqué l'état des lieux finalisé ce qui a permis de le compléter, la liste des enjeux a été collectivement arrêtée par un vote ;
- Les ateliers de concertation thématique ont permis de confirmer ou d'infirmer les solutions proposées ;
- L'approche territoriale, à travers les bassins de mobilité et de proximité a permis de vérifier « sur le terrain » la faisabilité des solutions d'actions proposées, certaines ont été modifiées, d'autres supprimées en fonction de ces ateliers.

Tous les éléments de cette concertation sont consultables sur le registre numérique. Le questionnaire n° 2 permettait de confirmer l'importance de chaque solution proposée par les leviers.

Le souhait annoncé clairement lors de la quasi-totalité de ateliers de voir mettre en avant une politique d'ampleur en faveur du vélo à largement émergé de cette concertation.

La concertation avec le public est plus spécifiquement présentée dans les chapitres suivants.

4. Concertation avec le public : bilan détaillé

La concertation publique, tournée vers le large public fait suite à la concertation plus institutionnelle à laquelle ont été associés dans une phase préparatoire, à la fois les techniciens métropolitains, mais également des autres institutions publiques ou encore des grands acteurs de la mobilité y compris associatifs. Cette phase préparatoire portait sur l'élaboration collective du contenu d'une proposition de PDU. Elle a également servi à mobiliser le plus largement possible les publics.

4.1. Concertation publique : le processus de co-élaboration

4.1.1. Bilatérales avec les acteurs du territoire. Étude de contexte

Une étude de contexte est un processus de récolte d'information préalable à un projet afin de pouvoir engager la démarche de concertation la plus pertinente et cohérente. Dans le contexte de la concertation du PDU de la MAMP, elle a pris la forme de rencontres bilatérales avec les acteurs du territoire.

L'organisation de 18 entretiens individuels avec des élus, associations, institutionnels etc... ont permis d'avoir une perception globale du territoire, de ses enjeux et des attentes en termes de mobilité existantes.

Une analyse globale des rencontres a permis de déceler des tendances dans les réponses des intéressés. Ces éléments sont précisés dans les chapitres suivants qui présentent les résultats de la concertation.

Ces rencontres ont également été l'occasion de préciser la démarche de concertation proposée en comité de pilotage.

4.1.2. Les principes de la concertation publique

La démarche de concertation a été lancée par une journée « mobilités : des engagements aux actes » organisée le 4 décembre 2018 par la Métropole Aix-Marseille. Cette demi-journée d'information et de travail en forum ouvert a permis d'établir un lien entre les actions proposées dans l'agenda de la mobilité et l'engagement du PDU.

Elle a rassemblé au Palais du Pharo à Marseille près de 180 personnes, techniciens, élus, entreprises, institutionnels et autres acteurs métropolitains. Dédiée dans la première partie de journée à l'Agenda de la Mobilité et dans la deuxième partie au Plan de Déplacements Urbains, elle a permis de faire la transition entre les deux documents clés de la planification des transports métropolitains.

- La matinée a permis de partager un état de progression de la mise en œuvre de l'Agenda de la Mobilité sur le territoire métropolitain.
- L'après-midi a été dans un premier temps l'occasion de présenter aux participants l'avancement de la démarche d'élaboration concertée du PDU ainsi que le dispositif de concertation et le calendrier prévisionnel du projet. Dans un deuxième temps, les

participants ont été invités à s'exprimer via un forum ouvert sur leur perception des changements de comportement dans le domaine des mobilités, ainsi que des (les résultats des productions sont présentés dans la partie 4.3.2 du présent document)

Construite autour des résultats de l'étude de contexte et de l'atelier du 4 décembre, la démarche de concertation publique proposée a consisté en l'animation de 3 temps distincts, permettant de partir d'un état des lieux partagé et d'aller vers la proposition d'actions territorialisées :

- **Temps 1 : information du public & questionnaire état des lieux (phases 2).**

Ce premier temps a permis d'introduire la démarche PDU au grand public en sensibilisant les métropolitains aux questions de mobilité. Organisé par voie numérique, son objectif était d'assurer une diffusion optimale de l'information afin de rassembler autour de la concertation du PDU, notamment par le biais d'inscriptions aux futurs ateliers de concertation. Le premier questionnaire « Racontez-nous vos mobilités » a également été un relais d'information et d'inscriptions aux ateliers de concertation.

- **Temps 2 : ateliers orientations territoriaux et thématiques (phase 3)**

Les ateliers de travail constituèrent la seconde phase de concertation. Il s'agissait de réunions auxquelles l'ensemble des métropolitains le souhaitant pouvait participer (habitants, élus, associations, institutionnels). Ces ateliers ont repris de manière globale les enjeux et principes des problématiques de mobilités sur le territoire métropolitain. Les participants ont eu l'occasion de s'exprimer sur leur vision de ces éléments au travers de tables de travail accompagnées de supports cartographiques et textuels.

- **Temps 3 : ateliers actions et questionnaire actions (phase 4)**

La troisième et dernière phase de concertation fut physique et numérique. Un second questionnaire en ligne « évaluez les propositions d'actions pour les mobilités » a permis aux répondants de s'exprimer concrètement sur des propositions d'actions du PDU. La seconde série d'ateliers territoriaux présentait les projets de mobilité par bassin géographique et soumis à l'évaluation des participants.

Les phases 2 à 4 étaient le cœur de la concertation publique alors que les phases 1 et 5 étaient dévolues à la concertation technique de préparation et de validation des éléments du projet.

Afin de garantir une possibilité de participation la plus équitable possible à travers le territoire AMP a souhaité proposer des ateliers dans des communes réparties sur tout le territoire métropolitain. Petites, moyennes et grandes communes ont ainsi pu accueillir un atelier. De même, le développement du support digital, le registre numérique de concertation, a offert une solution de participation à tous ceux qui ne pouvaient se rendre aux ateliers en permettant un accès à l'ensemble des composantes des ateliers assortis de la possibilité de déposer des contributions.

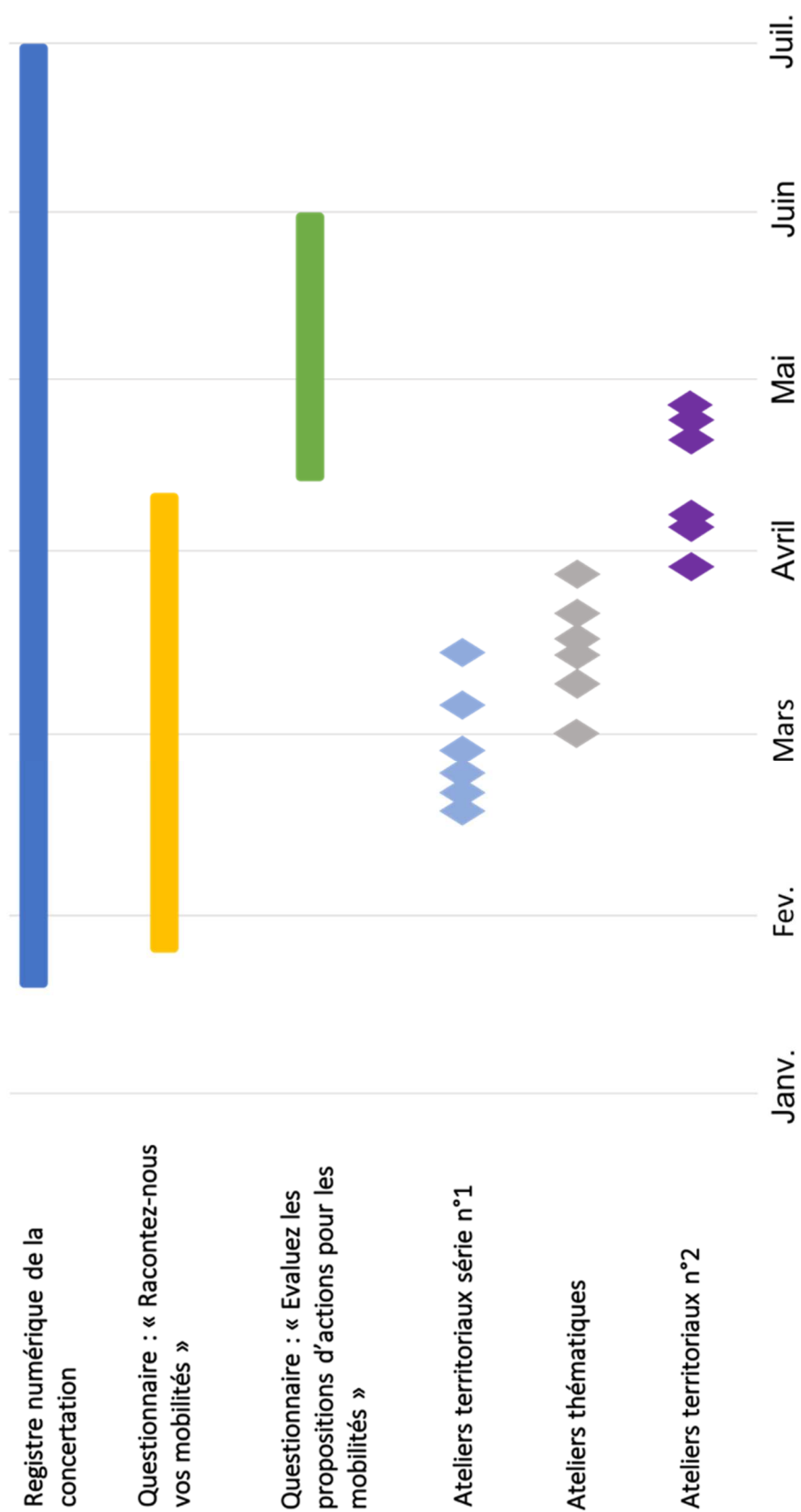


Figure 5 : Calendrier de la concertation

4.1.3. Temps 1 : information du public et questionnaire n°1

MODALITES D'INFORMATION DU PUBLIC

Afin d'assurer une communication efficace, la MAMP a conçu une charte à destination de communications médias physiques et numériques. Ces affiches, flyers, posters ont permis un relais de l'information avec deux objectifs principaux :

- La mise à connaissance du Plan de Déplacements Urbains et de sa concertation
- Le relais vers le registre numérique et les inscriptions aux ateliers de concertation

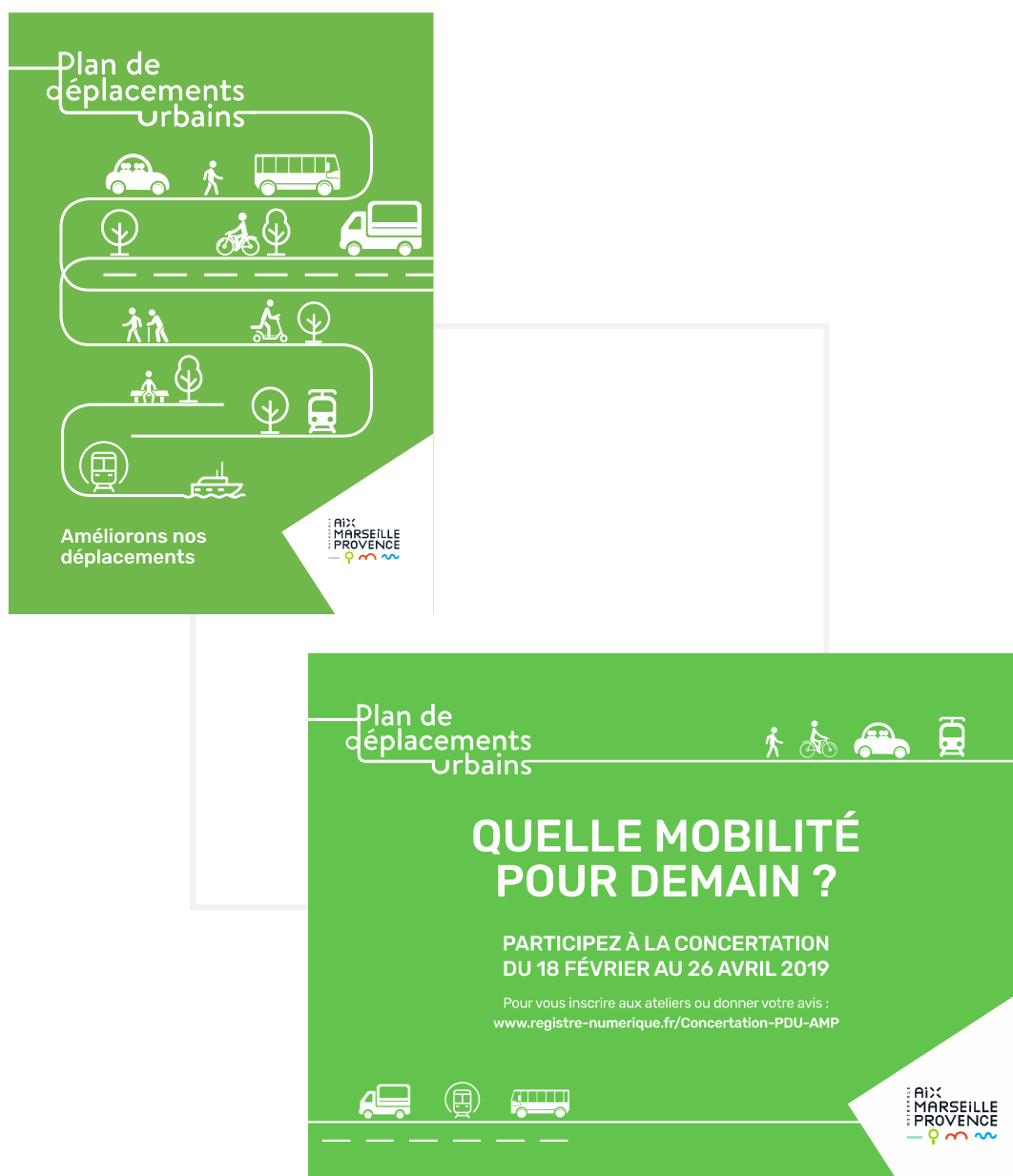


Figure 6 : Éléments de communication

Dans l'optique d'une bonne diffusion de l'information et de la communication autour du PDU, la Métropole a mis au point un plan média. Ce plan a combiné diffusion numérique, physique, leviers traditionnels et réseaux sociaux.

S'étalant du 11 février au 26 avril, le plan comportait les actions suivantes :

- Dès janvier, publication sur le site de la Métropole du lancement de la démarche et annonce des principales étapes à venir, notamment de la concertation
- 3 fois ½ page dans le journal d'actualité TPBM semaine Provence
- 6 semaines d'apparition sur le site web du même journal via un encart numérique
- Une présence numérique sur 8 journaux grand public les lundis, mardis et jeudis
- Un sponsoring de post facebook
- Une présence physique et numérique sur le JDE
 - Une demi-page physique en mars
 - Une présence via bannière de 4 semaines
- La présence sur les 3 éditions mensuelles du Businews par bannière, ainsi qu'une demi-page pour les éditions de mars et avril

La Métropole s'est également appuyée sur les 92 communes de son territoire et les 148 référents afin de diffuser les informations concernant le PDU et la démarche de concertation. L'ensemble des communes a été invité à relayer des informations concernant le projet de PDU, les ateliers de concertations ou encore le registre numérique. Ce relais a été assuré par le biais de campagnes d'affichage sur les panneaux des villes ou par la mise en ligne d'informations sur les sites communaux et réseaux sociaux.

Ce relais a permis d'augmenter le nombre de répondants au questionnaire en ligne, ainsi que d'inciter des habitants non-inscrits à participer aux ateliers de concertation.

En s'appuyant sur sa base de données, la Métropole a également engagé une première vague d'invitations adressées à l'ensemble de ses contacts et partenaires identifiés comme acteurs de la mobilité : associations, élus, institutionnels. Une demande de relais de diffusion de cette invitation a été faite auprès de ces acteurs, afin de parvenir à toucher le plus grand nombre possible de métropolitains, notamment ceux n'étant pas directement impliqués dans les problématiques de mobilité.

LE REGISTRE NUMERIQUE DE LA CONCERTATION

Les informations à destination du grand public étaient principalement relayées via un registre numérique de la concertation : <https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>

Fonctionnant comme un site internet, cet outil a permis de rassembler tous les éléments nécessaires au suivi de la démarche de concertation pour le grand public. Il composait l'unique relais d'information lors des opérations de communication : l'objectif était de rassembler l'ensemble des données afin de pouvoir rediriger le public vers un seul et unique lien numérique.

La structure simple permettait une navigation fluide avec l'accès aux informations principales sur la page d'accueil (calendrier des ateliers, explication brève de la démarche, accès aux questionnaires en ligne).

REGISTRE NUMERIQUE

AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DÉMATÉRIALISÉE

[Documents](#)
[Consulter les contributions](#)
[Déposer votre contribution](#)

LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION : ELABORATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

2 ateliers territoriaux par bassin de mobilité	Dates ateliers	Lieux ateliers n°1	Dates ateliers	Lieux ateliers n°2
Bassin Marseille	18 février	Tour la Marseillaise	25 mars	Tour la Marseillaise
Bassin Est-Etang de Berre	20 février	Gignac-la-Nerthe Espace Marcel Fagnat	5 avril	Rognac Espace Saint-Jacques
Bassin Ouest-Etang de Berre	22 février	Miramas Salle des Bessières-Tostani	26 avril	Miramas Salle des Bessières-Tostani
Bassin Nord-Ouest	26 février	La-Fère-les-Oliviers Salle Desjardins-Avon	4 avril	Mallemort Espace Dany
Bassin Sud-Est	6 mars	Carnoux-en-Provence Salle des Bessières-Tostani	23 avril	La Dore-Vivante Salle de la mairie
Bassin Aix-en-Provence	13 mars	Meyrueil Salle Jean Monnet	25 avril	Meyrueil Salle Jean Monnet

Compte tenu des enjeux d'amélioration des mobilités à l'échelle de la Métropole Aix-Marseille-Provence tant pour les habitants que pour les acteurs socio-économiques, la métropole s'est engagée en Décembre 2017 dans l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cohérence avec les grandes orientations de l'Agenda de la mobilité métropolitaine, adopté en 2016.

Le PDU est un document stratégique et un outil de planification de la mobilité à l'échelle du territoire métropolitain. Il a vocation à définir les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP).

Il permet d'avoir une vision claire et sur le long terme des actions à mener dans une optique de mobilités métropolitaines durables. Il détaille tous les aspects de l'évolution prévue de la mobilité à l'horizon 2030.

Si les images n'apparaissent pas correctement, merci d'utiliser un autre navigateur.

Vous souhaitez contribuer à la démarche d'élaboration ?

Répondez à ce court questionnaire afin d'évaluer les propositions d'actions pour la mobilité dans la Métropole : [cliquez ici](#)

Qui est chargé d'établir le PDU ?

La Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) a en charge la construction du Plan de Déplacements Urbains. Elle le réalise avec le concours des acteurs du territoire notamment l'Etat, la Région, le Département et l'ensemble des communes de la Métropole.

Le PDU, une démarche collaborative

Les responsables de la métropole souhaitent que le PDU fasse l'objet d'une véritable démarche participative associant au cours de son élaboration les différents partenaires, acteurs institutionnels et la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

Dans cette perspective, différents vecteurs de contribution sont mis en place, notamment à travers :

- la réalisation de **questionnaires** au fur et à mesure de l'élaboration du PDU : *pour répondre au questionnaire « Évaluez les propositions d'action pour améliorer les mobilités » : [cliquez ici](#)*

Figure 7 : Aperçu du registre de la concertation

Une partie documentaire a été alimentée tout au long du processus de concertation ; elle comprenait l'ensemble des éléments entrants et sortants de la concertation menée sur le territoire métropolitain.

- **Délibération** – Lancement du PDU : élément d'ordre légal présentant le cadre réglementaire, les grandes orientations et le déroulé du PDU
- **État des lieux de la mobilité** : Présentation d'éléments de diagnostic thématiques sur les mobilités métropolitaines
 - Diagnostic général
 - Qualité de l'air et santé
 - Transports collectifs
 - Espace public et son usage
 - Trafic routier
 - Le vélo

- Les déplacements dans les bassins de mobilité et proximité
- Les déplacements d'échelle métropolitaine
- **Miroir de la concertation.** Il s'agit de l'élément central de la partie documentaire ; les visiteurs pouvaient y retrouver l'ensemble des entrants des ateliers de concertation, ainsi que les productions des participants
 - **Calendrier de la concertation**
 - **Ateliers territoriaux** : diaporamas de présentation et synthèses des 12 ateliers de concertation territoriaux par bassin de mobilité
 - **Ateliers thématiques** : diaporamas de présentation et synthèses des 6 ateliers de concertation thématiques réalisés sur l'ensemble du territoire métropolitain
 - **Supports des ateliers territoriaux série 1** : mise à disposition des cartes, fiches actions et autres entrants utilisés par les participants lors de la première série d'ateliers territoriaux
 - **Supports des ateliers territoriaux série 2** : éléments cartographiques utilisés comme base du travail sur bassins de proximité réalisé lors de la deuxième série d'ateliers territoriaux
- **Questionnaires mobilité métropolitaine** : présentation et analyse synthétique des résultats des 2 questionnaires grand public diffusés tout au long du processus de concertation

Un onglet « **déposez votre contribution** » faisait du registre le lieu privilégié de la concertation numérique : les visiteurs ont eu l'opportunité de s'exprimer par cette voie, notamment pour ceux qui n'auraient pas pu prendre part à la concertation physique.

QUESTIONNAIRE N°1 « RACONTEZ-NOUS VOS MOBILITES »

La Métropole Aix-Marseille Provence a souhaité impliquer un maximum de métropolitains à la réalisation du Plan de Déplacements Urbains. Le levier numérique s'est ainsi présenté comme une opportunité de faire participer le grand public avec très peu de contrainte ; c'est dans cette optique qu'un premier questionnaire nommé « racontez-nous vos mobilités » a été créé et diffusé à la fin du mois de janvier, et clôturé 3 mois plus tard.

L'objectif de ce questionnaire était de déceler le ressenti des répondants vis-à-vis de leurs mobilités, leurs déplacements quotidiens. Après avoir émis un sentiment global, il était demandé de décliner cette évaluation de leurs propres mobilités par moyen de transport (voiture, bus/car, vélo etc).

Les répondants, ayant indiqué leurs 3 moyens de transport privilégiés, ont enfin été interrogés sur leurs aspirations à utiliser davantage un des moyens de transport parmi les 9 proposés.

Le questionnaire en ligne a également été un relais important d'inscriptions aux ateliers de concertation. Les usagers avaient ainsi la possibilité de s'inscrire à la fin de leur questionnaire, ou via un bulletin spécifique pour ceux n'ayant pas répondu à l'enquête.

Ce questionnaire a été partagé par le biais du registre numérique précédemment présenté. Un travail de diffusion du lien du registre numérique a ainsi permis de rediriger les visiteurs vers l'enquête.

Consigne :

Nous allons vous interroger sur les principaux modes de transport que vous utilisez pour vos déplacements quotidiens.

Vous pourrez vous exprimer sur **3 modes de transport différents** parmi la liste proposée.

*** Quel principal mode de transport utilisez-vous pour vos déplacements quotidiens ?**
(1er choix de réponse sur 3)

- ☐ La voiture
- ☐ Le covoiturage
- ☐ Un 2 roues motorisé
- ☐ Le bus / car
- ☐ Le métro / tramway
- ☒ Le train
- ☐ Le vélo
- ☐ La marche à pied
- ☐ Les nouveaux modes (trottinettes, Uber, autopartage...)

Figure 8 : Aperçu du questionnaire en ligne n°1

4.1.4. Temps 2 : ateliers territoriaux n°1, ateliers thématiques

Suite au lancement de la démarche numérique présentée précédemment, la concertation physique a débuté le 18 février avec la première série d'ateliers territoriaux. Ces ateliers ont pris place dans chacun des 6 bassins de mobilités de la métropole et ont été suivis par des ateliers thématiques.

6 ATELIERS TERRITORIAUX N°1 : LES PERCEPTIONS DE LA MOBILITE

Les ateliers territoriaux ont rassemblé les habitants et acteurs des bassins de mobilité de la métropole. Il s'agissait d'ateliers de travail pendant lesquels les participants prenaient connaissance et exprimaient leur avis et leurs propositions quant aux orientations du PDU.

Chaque atelier présentait 12 actions structurantes du PDU sur lesquelles les participants indiquaient les points forts, points faibles et pistes d'amélioration avec un regard métropolitain et/ou plus territorialisé.

L'objectif principal de cette série d'atelier était ainsi de percevoir l'accueil des principes du PDU par les acteurs et habitants du territoire. La Métropole a ainsi convié les élus des bassins de mobilité à prendre part aux discussions, apportant un regard expert ou expérimenté sur le sujet du transport. Les associations ont également été impliquées ainsi que les institutionnels. Les habitants ont été informés et ont eu l'opportunité de s'inscrire via le registre numérique de la concertation présenté précédemment.

Les 6 ateliers territoriaux de la première série ont eu lieu entre le 18 février et le 13 mars

Atelier	Lieu	Date
Bassin de Marseille	Tour la Marseillaise	18/02/2019
Bassin Est de l'Étang de Berre	Gignac-la-Nerthe	20/02/2019
Bassin Ouest Étang de Berre	Miramas	22/02/2019
Bassin Nord-Ouest	La-Fare-les-Oliviers	26/02/2019
Bassin Sud-Est	Carnoux-en-Pce	06/03/2019
Bassin Aix-en-Provence	Meyreuil	13/03/2019

Figure 9 : Calendrier ateliers territoriaux série 1

Les éléments entrant et l'organisation de ces ateliers ont été identiques pour chaque bassin de mobilité. Les ateliers se sont déroulés en trois parties : une présentation en plénière, un temps de travail sous-groupe et un temps individuel de priorisation par les participants des actions développées sur l'ensemble des ateliers. Cette organisation a permis à chacun de s'exprimer, de prendre connaissance et d'enrichir l'ensemble des productions.



Figure 10 : Atelier à Carnoux

La présentation en plénière a permis d'instaurer un niveau commun de connaissances des problématiques de mobilités sur le territoire métropolitain à travers un diagnostic sur les déplacements, les types de mobilités et leurs conséquences. Les participants se sont ensuite vu présenter les 12 actions structurantes du PDU (formant les 12 tables de travail pendant la phase d'atelier) :

- Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé
- Développer des services pour faciliter l'usage du vélo
- Créer un Réseau Express Métropolitain (REM)
- Créer 120 km de métro / tramway / bus + à haut niveau de service dans les pôles urbains
- Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds
- Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation

- Aménager les espaces publics des centres-villes d'Aix et Marseille / des villes moyennes / des petites villes et villages (2 de ces 3 thèmes étaient présentés en fonction de la pertinence sur chaque bassin de mobilité)
- Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole
- Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain
- Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide) la mobilité
- Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Chacune de ces actions a fait l'objet d'une table de travail, sur laquelle les participants avaient à disposition des cartes et documents reprenant les actions prévues sur cette thématique afin de pouvoir développer leur propos et réagir aux entrants.

7 ATELIERS THEMATIQUES

Le fonctionnement des ateliers thématiques était similaire à celui des ateliers territoriaux avec un temps de présentation aux participants de l'objet de la séance et un temps de travail en sous-groupe en format atelier avant de prioriser les productions.

Ces ateliers n'avaient cependant plus vocation à être territorialisés, ils concernaient l'ensemble de la métropole car portaient sur des sujets thématiques globaux autour des mobilités.

Thème	Lieu	Date
Innovation	Pertuis	01/03/2019
Environnement, qualité de l'air, santé	Martigues	07/03/2019
Cohésion sociale	Aix-en-Provence	12/03/2019
Financement de la politique mobilité	Tour la Marseillaise	14/03/2019
Partage de l'espace public	Saint-Mitre-les-Remparts	19/03/2019
Grands générateurs de mobilité	Miramas	27/03/2019
Plan Vélo	Le Pharo – Marseille	15/05/2019

Figure 11 : Calendrier de la série d'ateliers thématiques

Comme pour les ateliers territoriaux, les ateliers thématiques étaient ouverts à tous pour permettre à toute personne intéressée ou concernée par la thématique de venir exprimer son point de vue. La Métropole a également convié plus spécifiquement des spécialistes thématiques en fonction des ateliers (applications de mobilité pour « Innovation », Atmosud pour « Environnement, qualité de l'air, santé », vélo ...).

L'objectif était ici de traiter à travers une approche thématique, des problématiques plus ciblées pour le développement des mobilités sur le territoire métropolitain. Les présentations et entrants lors des ateliers de travail se sont ainsi centrés sur les spécificités des thèmes abordés. Les participants ont travaillé sur des axes au sein des thèmes.

Exemple pour l'atelier Innovation à Pertuis :

- Coût de la mobilité
- Mobilité des Personnes à Mobilité Réduite
- Espace Public
- Désenclaver les quartiers
- Services pour faciliter la mobilité



Figure 12 : ateliers thématiques

4.1.5. Temps 3 : ateliers territoriaux n°2 et questionnaire n°2

6 ATELIERS TERRITORIAUX N°2 : LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Les ateliers territoriaux et thématiques n°1 ont été suivis par une deuxième série d'ateliers territoriaux, se déroulant sur les différents bassins de mobilité dans la même logique que la première série d'ateliers territoriaux.

Les participants ont assisté à une brève présentation du diagnostic et du contexte de la concertation. Un retour sur les productions des premiers ateliers et du premier questionnaire a également fait partie de la présentation introductive.

Les participants ont ensuite été invités à travailler sur des cartes à l'échelle des bassins de proximité. Ils ont ainsi pu évaluer les propositions routières, cyclables, de transports en commun, de stationnement etc... ainsi que proposer des compléments et enrichissements sur leur secteur spécifique.

Les participants ont eu la possibilité de produire directement sur les cartes, en indiquant quel service ou infrastructure pouvait être pertinent et où : ces ateliers avaient ainsi une visée de concrétisation dans les échanges.

Atelier	Lieu	Date
Bassin de Marseille	Tour la Marseillaise	28/03/2019
Bassin Nord-Ouest	Mallemort	04/04/2019
Bassin Est de l'Étang de Berre	Rognac	05/04/2019
Bassin Sud-Est	La Destrousse	23/04/2019
Bassin Aix-en-Provence	Meyreuil	25/04/2019
Bassin Ouest Étang de Berre	Miramas	26/04/2019

Figure 13 : Calendrier ateliers territoriaux série 12

QUESTIONNAIRE N°2 « ÉVALUEZ LES PROPOSITIONS D' ACTIONS »

Un deuxième questionnaire en ligne « Évaluez les propositions d'actions pour améliorer les mobilités » a été diffusé à partir de fin avril 2019.

Là où le premier questionnaire avait pour objet un ressenti global des mobilités des répondants, le second a privilégié une approche plus concrète en invitant les répondants à évaluer les actions proposées dans le cadre du PDU.

Ces actions ont été réparties en 6 leviers :

- Un système vélo global
- Un système de transports collectifs performant
- Un système routier innovant, efficace et durable ;
- Des espaces publics partagés et attractifs
- Des Pôles d'Échanges Multimodaux ;
- Des services de mobilité agiles et attractifs;

Les participants ont pu évaluer l'utilité des actions proposées dans le contexte de leurs mobilités comme tel :

- Pas du tout utile
- Peu utile
- Utile
- Très utile
- Ne se prononce pas

Le questionnaire comptait un total de 54 actions pouvant être globales : « *Des transports en communs électriques ou au gaz naturel* » ou bien localisées : « *Trois lignes « Aixpress » à Aix-en-Provence* ».

Les répondants avaient la possibilité de répondre au nombre de leviers souhaité.

Levier : Des espaces publics partagés et attractifs

L'espace public représente la quasi-totalité de l'espace sur lequel nous nous déplaçons : trottoirs, places, routes, chemin... Il est un vecteur majeur de qualité du cadre de vie des métropolitains en centres-villes et villages et dans les quartiers résidentiels.

L'objectif du levier est de **partager au mieux ces espaces** entre les différents usages (loisirs, circulation...) et modes de transport (piéton, vélo, nouveaux modes, transports en commun, voiture...) pour les rendre plus attractifs et favoriser ainsi leur réappropriation par les piétons.

Il s'agit également de travailler sur l'organisation du stationnement et des modalités de livraisons pour une meilleure intégration de ces usages dans l'espace public.

Merci de renseigner l'ensemble des lignes proposées afin de passer au levier suivant.

* 7. Dans un objectif d'amélioration de vos mobilités, qualifiez les actions suivantes

	Pas du tout utile	Peu utile	Utile	Très utile	Ne se prononce pas
Les trottoirs pour les piétons le piéton est prioritaire sur l'espace public, en particulier sur ses cheminements piétons continus, accessibles aux personnes à mobilité réduite et libres de tout obstacles (véhicules en stationnement, terrasses...)	☐	☐	☐	☐	☐
Donner au vélo toute sa place sur la chaussée en ville, et en dehors des voies principales ou des boulevards urbains multimodaux, les rues seront de type "zone 30", ce qui permettra une bonne cohabitation entre les différents modes piétons, vélos, bus, voitures ; dans les voies à sens unique, les vélos pourront circuler à contre-sens	☐	☐	☐	☐	☐
Des livraisons en ville mieux organisées et plus propres en harmonisant les horaires de livraison à l'échelle de la Métropole, en créant des aires de dégroupage en périphérie des centres-villes de Marseille et d'Aix pour permettre la livraison en véhicules propres (camionnettes électriques, vélo-livraison...)	☐	☐	☐	☐	☐
Apaiser la circulation automobile près des lieux de vie généraliser progressivement les zones 30, en dehors des voies principales ; notamment à proximité des écoles, des équipements de proximité...	☐	☐	☐	☐	☐

Figure 14 : Aperçu questionnaire en ligne n°2

La diffusion de ce questionnaire s'est réalisée par l'envoi d'une information courriel à l'ensemble des participants inscrits aux ateliers ou ayant répondu à la première enquête numérique ainsi que par information en page d'accueil du registre numérique. De même, l'information a été diffusée aux participants de l'atelier du 4 décembre.

Près de 1 400 personnes ont ainsi été informées de la diffusion de ce second questionnaire.

4.2. Concertation publique : analyse quantitative

4.2.1. Résultats quantitatifs

4.2.1.1. Registre numérique

Le **registre numérique, est ouvert depuis le 27/01/2019. Il a rassemblé plus de 17 000 visiteurs qui y ont accédé plus de 23 000 fois à ce jour.** Les contributions ont pu être déposées jusqu'au 20/06/2019 Ce trafic a été généré notamment par la communication réalisée par la Métropole. Le contact des communes et leur relais sur les différents sites des villes, le plan média, ainsi que les réseaux internes ont également permis une diffusion large du registre numérique.

100 contributions ont été collectées par ce biais, accompagnées pour certaines de schémas explicatifs ou de documents complets développant des argumentaires. Cette participation numérique a fait l'objet d'une analyse générale.

Le registre numérique de la concertation compte **130 documents mis en ligne cumulant plus de 4 000 visualisations et 7 400 téléchargements** (11 400 consultations au total). Les documents les plus consultés sont les planches graphiques présentant des éléments de diagnostic des mobilités (554 consultations pour la planche générale, près de 2 800 consultations pour l'ensemble des 9 planches de diagnostic).

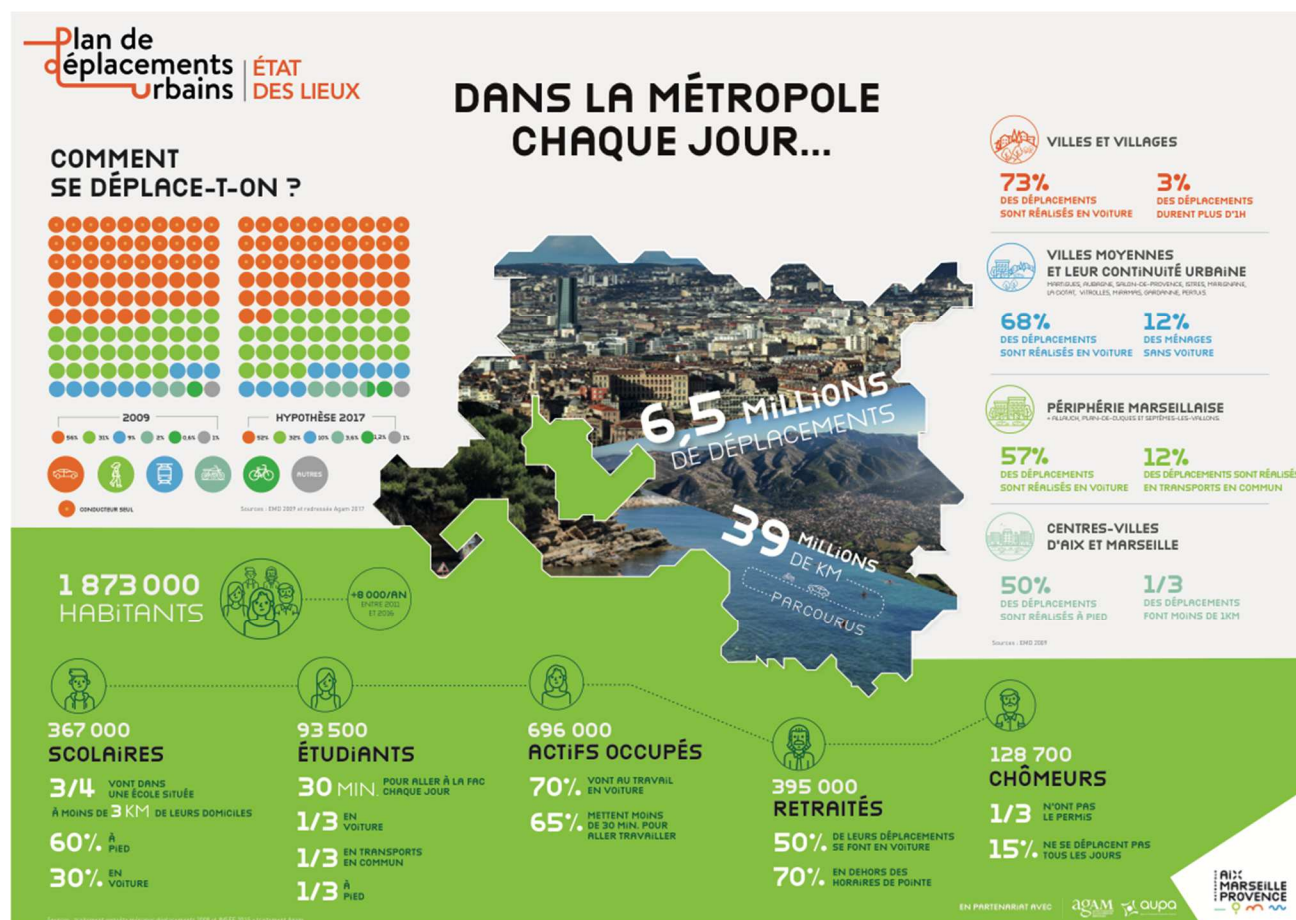


Figure 15 : Diagnostic général des mobilités

4.2.1.2. Participation aux questionnaires

Les deux questionnaires diffusés par la Métropole Aix-Marseille Provence ont assuré une concertation numérique tout au long du processus.

- Le questionnaire n°1 « Racontez-nous vos déplacements » diffusé de fin janvier à fin avril 2019 a récolté plus de **1300 réponses**.
- Le questionnaire n°2 « Évaluez les propositions d'action pour améliorer les mobilités » mis en ligne de fin avril à début juin 2019 a récolté plus de **1600 réponses**.

Les répondants des deux questionnaires partagent des caractéristiques similaires.

- La répartition hommes / femmes est relativement équilibrée pour les deux questionnaires
- La répartition en termes d'âge est également similaire

	- De 18 ans	18 – 24 ans	25 – 34 ans	35 – 59 ans	+ de 60 ans
Questionnaire n°1	1%	4%	24%	57%	15%
Questionnaire n°2	0,07%	3%	18%	59%	19%

Figure 16 : Tableau des âges des répondants aux questionnaires

La représentativité des habitants de la Métropole n'est pas totalement reflétée par les répondants du questionnaire. En effet, la proportion de jeunes (moins de 24 ans) et de personnes plus âgées (+ de 60 ans) est plus faible que dans l'ensemble des métropolitains. Les répondants sont majoritairement des actifs âgés de 35 à 59 ans.

Les salariés et fonctionnaires représentent la majorité des répondants aux questionnaires en ligne.

	Salarié	Fonctionnaire	Retraité	Profession libérale	Autres (Étudiant, sans emploi, artisan, commerçant, agriculteur, autre)
Questionnaire n°1	51%	24%	11%	4%	10%
Questionnaire n°2	48%	23%	14%	5%	10%

Figure 17 : Tableau des statuts des répondants aux questionnaires

En revanche, **la représentativité géographique est respectée pour les deux questionnaires** : légèrement moins de la moitié des répondants viennent de Marseille (ce qui représente la part de cette ville dans la population totale de la métropole), environ 8% des répondants viennent d'Aix-en-Provence (qui représente 7,5% de la population totale de la métropole.) Les villes moyennes de la Métropole (Salon-de-Pce, Martigues, Pertuis etc ...) sont représentées par environ 2% des répondants.

Les deux questionnaires présentent de bons résultats en matière de taux d'achèvement.

Les 1364 répondants du premier questionnaire ont passé en moyenne 10 minutes à répondre, et 81% d'entre eux ont terminé l'enquête. Les 19% restant ont quitté le questionnaire avant d'arriver à son terme. Il s'agit d'un score satisfaisant au vu de la longueur du questionnaire. Les résultats du second questionnaire sont tout aussi satisfaisants : un taux de 77% d'achèvement pour une durée moyenne de réponse de 11 minutes.

4.2.1.3. Participation aux ateliers

Les inscriptions aux ateliers se caractérisent par une forte hétérogénéité, liée principalement au lieu où se déroulait l'atelier : ceux prenant place dans des grandes villes ont bénéficié de plus d'inscriptions. De plus, la seconde série d'ateliers compte plus d'inscrits que la première.

Une même personne pouvant souhaiter participer à plusieurs ateliers on comptabilise pour 410 personnes présentes, 1159 inscriptions aux ateliers.

- La séance ayant reçu le plus d'enregistrements est l'atelier territorial du Bassin de Marseille n°2 avec 204 personnes inscrites.
- Les ateliers de la première série pour les bassins Est Étang-de-Berre, Ouest Étang-de-Berre et Nord-Ouest ont en revanche comptabilisé moins de 25 inscriptions.

Les inscriptions aux ateliers thématiques, semblent avoir été influencées par le lieu de l'atelier et l'intérêt accordé à l'objet de l'atelier : l'atelier financement à Marseille compte 129 inscriptions contre 40 inscrits pour l'atelier sur les espaces publics à Saint-Mitre-les-Remparts.

La participation moyenne aux ateliers est de 36% : 410 personnes se sont présentées aux ateliers sur les 1159 inscriptions. Ce taux varie entre 16% de participation pour l'atelier « Grands générateurs de mobilités » à Miramas, à 80% de participation à Carnoux pour l'atelier territorial du bassin Sud Est n°1.

En écho au nombre d'inscriptions, l'atelier territorial n°2 du bassin de Marseille a réuni le plus de participants, suivi par l'atelier territorial n°1 du même bassin.

Atelier	Participants
Bassin de Marseille n°2 – Tour la Marseillaise	55
Bassin de Marseille n°1 – Tour la Marseillaise	40
Bassin d' Aix-en-Provence n°2 – Meyreuil	32
Bassin d' Aix-en-Provence n°1 – Meyreuil	31
Thématique – Financements – Tour la Marseillaise	31
Bassin Sud-Est n°1 – Carnoux-en-Provence	28
Thématique – Innovation – Pertuis	27
Thématique – Environnement, qualité de l'air, santé – Martigues	23
Bassin Est Étang de Berre n°1 – Gignac-la-Nerthe	22
Bassin Est Étang de Berre n°2 – Rognac	20
Bassin Nord-Ouest n°2 – Mallemort	20
Bassin Sud-Est n°2 – La Destrousse	20
Bassin Ouest Étang de Berre n°1 – Miramas	16
Thématique – Cohésion sociale – Aix-en-Pce	13
Thématique – Générateurs de mobilité – Miramas	12
Bassin Ouest Étang de Berre n°2 – Miramas	12
Thématique – Espaces Publics – Saint-Mitre-les-Remparts	8

Figure 18 : Participation aux ateliers de concertation

4.2.2. Retombées médiatiques

L'affichage de la concertation du Plan de Déplacements Urbains dans les médias a été principalement liée aux ateliers de concertation. Des journalistes de différents journaux locaux se sont en effet déplacés pour suivre les ateliers afin de récolter les informations et rendre compte de la concertation PDU. Cette visibilité supplémentaire a apporté un complément d'information et de communication ainsi qu'une meilleure connaissance du projet et de la démarche mise en œuvre.

Ainsi, 6 articles directement liée à la concertation du PDU sont parus dans la presse pour aborder la question des mobilités.

Algoé et Egis Villes et Transports en charge du PDU métropolitain

le 25 septembre 2018 - William ALLAIRE - Territoires



Algoé et Egis Villes et Transports vont épauler la métropole Aix-Marseille-Provence dans l'élaboration de son futur plan de déplacements urbains (PDU). Un document stratégique charpenté autour des grandes priorités fixées dans l'agenda de la mobilité voté fin 2016.

Après le schéma de cohérence territoriale (Scot) dont l'élaboration a été confiée à un groupement *drivé* par l'agence [Devillers & Associés](#) (Paris), la métropole [Aix-Marseille-Provence](#) (AMP, 92 communes) poursuit la mise en place de ses grands documents stratégiques. L'institution *désormais présidée par* [Martine Vassal](#) vient de confier à plusieurs équipes de sociétés d'ingénierie une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour l'élaboration de son futur plan de déplacements urbains (PDU).

La société [Algoé](#) (Ecully, Rhône) et le [cabinet Droit public consultants](#) (Lyon) ont été chargés de piloter la démarche d'élaboration du PDU. Une mission qui comporte trois volets : la coordination du projet global, l'assistance juridique ainsi que l'évaluation et le suivi du projet (montant du marché : 89.440 euros HT).

La société [Egis Villes et Transports](#) (Aix-en-Provence) de son côté va épauler la métropole dans la réalisation des études de voirie et d'accessibilité (montant du marché d'AMO : 71.675 euros HT). Le groupe d'ingénierie devra fournir des principes de hiérarchisation du réseau de voirie métropolitaine en anticipant le transfert prévu en 2020. Egis devra par ailleurs proposer les principes directeurs en matière d'aménagement notamment en matière de multimodalité.

Enfin, la société devra passer au crible les solutions d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Une mission qui s'appuiera sur les documents stratégiques mis en place par les six EPCI* regroupés au sein d'AMP : les plans de mise en accessibilité de la voirie ou les volets accessibilité des PDU précédents. Le cas échéant, Egis devra actualiser les zones du territoire métropolitain qui ne sont pas couvertes par ces documents.

Enfin, les agences [Nicaya Conseil](#) (Venelles, Bouches-du-Rhône) et [Magellan](#) (Marseille) vont accompagner AMP dans la démarche de concertation et de communication entourant l'élaboration du document (montant du marché : 123.180 euros HT).

Un agenda qui valait 3,5 milliards d'euros

Rappelons que dans son agenda de la mobilité métropolitaine voté en décembre 2016, AMP a prévu un vaste plan de développement des réseaux de transports collectifs métropolitains. L'objectif est de doubler l'utilisation des transports en commun et de faire diminuer de 8% l'usage de la voiture d'ici à 2025. Un plan décennal dont le devis est estimé à près de 3,5 milliards d'euros.

* Etablissement public de coopération intercommunale

Figure 19 : Article PDU – TPBM 26/09/2018

Made In Marseille 16022019

La Métropole va concerter avec les habitants sur la mobilité et les transports



La Métropole Aix-Marseille-Provence va lancer une concertation publique dès lundi et jusqu'en avril, dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

18 rencontres de travail vont être organisées dans les "6 bassins de mobilité" et permettront aux élus d'échanger avec les associations et les habitants sur le futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole, en cohérence avec les grandes orientations de l'Agenda de la mobilité. Le PDU est un document stratégique qui permet de définir les projets de mobilité et de transports sur le territoire, à l'horizon 2030.

Le premier atelier aura lieu ce lundi 18 février à la Tour La Marseillaise, à Marseille, entre 17h et 19h30.

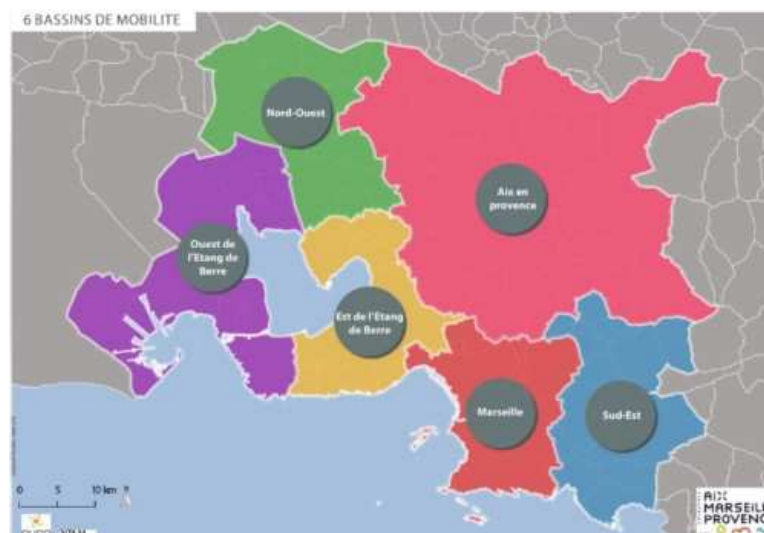


Figure 20 : Article PDU - Made in Marseille

Dans chaque bassin de mobilité, deux réunions sont organisées :

- La 1ère permettra de partager, en travail en sous-groupe, l'état actuel des réflexions de la Métropole en matière de mobilité : projets engagés, zoom sur les orientations et les prochaines actions...
- La 2e fera l'objet du partage du projet de PDU nourri des productions des ateliers, de la définition des priorités et de la déclinaison concrète du plan d'action

6 ateliers thématiques seront également organisés d'ici à la fin du mois d'avril, sur les sujets suivants : innovation, environnement – qualité de l'air – santé, cohésion sociale, financement de la politique mobilité, partage de l'espace public, portes d'entrées et grands générateurs de mobilité : zones d'activités, enseignement, tourisme ..

Informations, calendrier et inscriptions sur : <https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

La Provence 19022019

La Métropole ouvre le débat sur le PDU

"Partage, intéressant, constructif, ambitieux, studieux, challenge..." Les mots choisis par la quarantaine de participants au terme des 2h30 d'atelier de concertation publique autour du Plan de déplacements urbains 2020-2030 de la Métropole Aix Marseille Provence étaient très positifs hier soir. Il y avait bien un "complexe" ou un "rapide", mais c'est sous les applaudissements que s'est conclue cette première session d'échanges consacrés au document devant donner un cadre juridique à la politique présentée dans l'Agenda de la mobilité métropolitaine.

Car la méthode mise en œuvre par Nicaya conseil, retenu après appels d'offres (dont le montant ne nous a pas été communiqué hier) pour organiser la concertation que devait mener la Métropole, tranche incontestablement avec les Powerpoint aux textes illisibles et les interminables prises de parole décousues. "Il y avait beaucoup de matière, donc on a fait le choix de paralléliser les discussions, en petit groupe, pour que tout le monde ait la parole et que ça avance plus vite", résume Stéphane Saint-Pierre, directeur associé de Nicaya, rodé à ce type de pratiques. L'objectif est de partager un diagnostic technique, de présenter les réponses envisagées par la Métropole et de nourrir la réflexion."

Après une présentation succincte du PDU et de cet atelier, membres d'associations ou de



Une quarantaine de personnes ont participé au premier atelier de concertation organisé, hier soir, à la Tour la Marseillaise, dans le cadre de l'élaboration du PDU métropolitain pour 2020-2030. /PHOTO A.S.

CIQ, habitants lambda, élus (Marie-Françoise Palloix, PCF, et Stéphane Mari, LREM), ont été appelés à se regrouper par trois autour des 12 tables traitant chacune d'un thème différent. "Nous n'aborderons pas le PDU dans son ensemble mais les thématiques principales qui font son armature", avait-on prévenu. Voilà donc ces messieurs dames, d'âges divers, qui font connaissance en lisant les (trop ?) riches documents détaillant ce qui est envisagé pour l'usage du vélo, les pôles d'échange multimodaux, le réseau express métropolitain, la

pollution, la desserte et l'accessibilité des gares ou de l'aéroport ou encore le métro, le tram et le BHNS. Une fois les points positifs et négatifs listés, place aux propositions, puis aux échanges pour les enrichir et à la hiérarchisation des priorités. Évidemment, tout cela ne révolutionnera pas le PDU en cours d'élaboration, d'autant que les discussions ne sont volontairement pas "cadrées" par les organisateurs et dévient parfois. "Mais ça peut nous permettre de confirmer certains sentiments", assure Sylvie Ferrarin, directrice du projet PDU à la Métropole, où l'on at-

tend un apport "plus riche" qu'avec une simple réunion d'information.

Chacun pourra en juger puisque la synthèse sera mise en ligne sous quinzaine sur www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP où l'on peut également donner son avis. Tous les documents présentés lors des ateliers y seront bientôt publiés. Prochain rendez-vous marseillais le 28 mars, pour une présentation du PDU en conseil métropolitain à l'automne puis une approbation un an plus tard, après enquête publique.

Audrey SAVOURNIN

Figure 21 : Article PDU - La Provence

Un atelier pour réfléchir sur les déplacements à Miramas ce soir

22/02/2019 À 10H46

La Métropole Aix-Marseille Provence propose des ateliers participatifs de travail entre élus, acteurs institutionnels, associations, habitants... qui ont pour but de contribuer à l'amélioration des déplacements.

Miramas a été choisie pour mener des ateliers de réflexion thématiques :

- vendredi 22 février et vendredi 26 avril « tous les modes de transport » : venez vous exprimer sur les dessertes de bus, d'écoles, les aménagements des espaces publics, comme les pistes cyclables...
- mercredi 27 mars « les pôles économiques : les grands générateurs de mobilité » : la mobilité du bassin nord-ouest métropolitain.

Inscription sur www.registre-numerique.fr.

Exprimez-vous sur les déplacements utiles à notre territoire lors du premier atelier, ce vendredi 22 février de 18h à 20h30 dans la Salle des fêtes de Miramas.

Figure 22 : Article PDU - Maritima

La Provence 15032019

MEYREUIL

Quels enjeux pour l'amélioration des mobilités ?

Hier soir avait lieu le plan de concertation publique concernant le Plan de déplacement urbain (PDU) pour la Métropole Aix-Marseille Provence. Soixante-dix inscrits parmi lesquels on retrouvait des associations, des particuliers aussi bien que des élus ou des acteurs économiques du bassin d'Aix qui, après une présentation du thème de la soirée, ont pu travailler sur des ateliers.

Une enquête publique en 2020

La soirée, animée par Annick Brun, directrice Étude et stratégie DGA mobilité Métropole, Sylvie Ferrarin, responsable du service Stratégie et direction du projet PDU et Patrice Fournier, chef de projet PDU, consistait donc à partager les enjeux d'amélioration sur les mobilités et se concerter sur le projet de PDU. Une première série d'ateliers - dont la moitié a été réalisée - présente les propositions, la deuxième série aura



Lors de ces ateliers, on retrouvait treize thématiques telles que les déplacements à vélo ou la réduction de la saturation routière.

lieu en avril selon les résultats de la concertation. Ce document obligatoire dans le cadre de la Métropole permet de faire des propositions et d'établir les différentes actions à mener, avec leurs points forts et leurs

points faibles. En mars 2018, un questionnaire avait été mis en place dans 92 communes. Le projet sera arrêté en octobre et débouchera sur une enquête publique en mai 2020.

Parmi les grands axes de la

présentation, il était question d'état des lieux de la situation avec les secteurs congestionnés, le but étant de réduire le phénomène. Le PDU traite également des enjeux environnementaux et sanitaires car 71 000 personnes sont exposées à des dépassements de seuils réglementaires de dioxyde de carbone, émissions tous modes confondus. 723 000 habitants se déplacent en voiture, il faut faire en sorte que les comportements évoluent. Lors des ateliers on retrouvait treize thématiques tels que les déplacements à vélo, la création d'un réseau express métropolitain d'ici à 2030, réduire la saturation routière, ou encore améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la Métropole. Les résultats des ateliers seront mis en ligne. **S.M.**

Il est possible de participer aux ateliers sur internet : www.registre-numerique.fr/-Concertation-PDU-AMP. Le prochain rendez-vous aura lieu le 25 avril.

Figure 23 : Article PDU - La Provence

Une concertation pour améliorer les déplacements en ville

La Métropole Aix-Marseille Provence lance une concertation publique dans le cadre de son Plan de déplacement urbain (PDU). Elle propose ainsi des ateliers participatifs de travail entre élus, acteurs institutionnels, associations, habitants, qui ont pour but de contribuer à l'amélioration des déplacements.

Le département a été découpé en 6 bassins de mobilité dont le bassin ouest Etang de Berre. Miramas a été choisie pour mener des ateliers de réflexion thématiques "tous les modes de transport" sur les dessertes de bus, d'écoles, les aménagements des espaces publics, comme les pistes cyclables, etc.

La première réunion a été

"Il faut aussi aborder la logistique et le transport modal."

FREDERIC VIGOUROUX, MAIRE

animée par Stéphane Saint-Pierre, directeur de Nicaya conseil et Sylvie Ferrarin, directrice du projet PDU à la Métropole. Il a eu lieu dans la salle des fêtes avec une quinzaine de participants.

La présentation d'un état des lieux qui reprenait les grands thèmes sur les déplacements quotidiens, la qualité de l'air, les transports collectifs, l'espace public et son usage, le trafic routier, le vélo, etc., a amené des remarques.

Frédéric Vigouroux, maire de Miramas et conseiller départemental, soulignait le peu d'information sur le transport des marchandises. "Il faut aborder la logistique et le transport modal non pas à la fin de la concertation mais dans la concertation".



Les participants, élus, acteurs institutionnels, associations, habitants, ici lors d'un atelier de concertation voulu par la Métropole.

/PHOTO GLL

Sylvie Ferrarin répondait : "Nous avons centré notre étude sur le transport des voyageurs". Frédéric Vigouroux insistait : "Il est réducteur de travailler sur les corridors de transport des bus si l'on n'aborde le transport de marchandises".

Des doléances des usagers aussi

Une utilisatrice se plaignait, elle, des retards et de leurs conséquences pour les salariés. Un autre évoquait la difficulté de circuler à vélo.

Ensuite, les participants se sont répartis dans 5 ateliers au lieu des 12 prévus, compte tenu du faible nombre de présents. La prochaine réunion sur les mêmes thèmes aura lieu le vendredi 26 avril. Une autre réunion sera organisée le mer-

credi 27 mars. Les thèmes seront "les pôles économiques, grands générateurs de mobilité", et "la mobilité du bassin nord-ouest métropolitain".

Ch.L.

Pour ces rendez-vous, inscription sur le

site www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP, où vous pouvez également exprimer votre point de vue et participer aux questionnaires.

ETAT DES LIEUX DES DÉPLACEMENTS

Dans la Métropole Aix-Marseille Provence, il y a chaque jour 6,5 millions de déplacements urbains et 39 millions de kilomètres parcourus, pour une population de 1 873 000 habitants. 73% de déplacements se font en voiture dans les villes et villages. À Miramas, la voiture est utilisée dans 81% des déplacements de moins de 3 kilomètres. La qualité de l'air et la santé sont affectées par la pollution des véhicules routiers, à hauteur de 16% pour les particules fines et 33% pour l'oxyde d'azote, notamment dans les grands centres urbains. Le vélo est sous utilisé alors qu'un déplacement de 5 km à vélo dans un milieu urbain prend 15 à 20 minutes, 17 en voiture, et 23 en bus. → Pour participer aux ateliers

www.fr.surveymonkey.com/r/PDUAMP-InscriptionAteliers.

Figure 24 : Article PDU - La Provence



Figure 25 : Article PDU - La Provence

Souvent descriptifs du mode de fonctionnement des ateliers de concertation ou annonceurs de futures réunions, ces articles ont également relayé certaines problématiques liées aux transports travaillées en ateliers, ainsi que la méthode innovante de concertation en format « world café ».

4.3. Concertation publique : analyse qualitative

4.3.1. Retours de l'analyse de contexte

L'analyse de contexte du projet a fait l'objet d'une étude globale, afin d'identifier des problématiques partagées au sein des acteurs concernés par les mobilités métropolitaines.

Elle a notamment permis de mettre en exergue les enseignements suivants :

- Les personnes rencontrées ont exprimé des attentes très larges et très hétérogènes en matière de réponses aux problèmes de mobilités :
 - L'ensemble des personnes rencontrées partage le même constat d'un important retard de la Métropole en matière de mobilités.
 - Ce retard se traduit par une dégradation constante des conditions quotidiennes de déplacements et par une perte d'attractivité de la métropole.
 - Face à ce constat, des attentes sont exprimées en matière d'amélioration des mobilités pour les habitants, entreprises, étudiants, touristes... avec des réponses multiples et des niveaux d'exigence très contrastés par catégorie d'acteurs :
 - Améliorer la circulation routière sur les grands axes métropolitains
 - Renforcer l'offre ferroviaire
 - Améliorer la performance des transports en commun
 - Développer les infrastructures et services pour les modes doux, en particulier la marche à pied et le vélo
 - Organiser les flux domicile /travail différemment (horaires décalés, télétravail...)
- Très majoritairement, les entretiens relèvent l'attente d'un apport de réponses cohérentes à l'échelle métropolitaine en ciblant les projets prioritaires et un calendrier de réalisation à courts, moyens et longs termes :
 - Il est attendu de la Métropole qu'elle porte une vision stratégique répondant aux grands enjeux
 - Au-delà de la somme des projets locaux, il est attendu du PDU qu'il soit la déclinaison opérationnelle d'une ambition métropolitaine
- Si les personnes rencontrées s'accordent sur le constat et le rôle du PDU, elles expriment des craintes quant à la capacité de la Métropole à atteindre ces objectifs :
 - Crainte que la réactivité et la capacité d'action de la Métropole ne soient pas à la hauteur des enjeux d'amélioration des mobilités du territoire
 - Crainte que les finances disponibles ne soient pas suffisantes
- Les personnes interviewées (acteurs économique, associations, ...) aspiraient à être largement associées pour prendre connaissance de la stratégie et du plan d'actions de la Métropole et contribuer à l'enrichissement du document :

- Attentes de précisions sur les projets effectivement retenus par la Métropole comme prioritaires dans sa politique mobilité et des répartitions financières mobilisables pour aider à la priorisation.
- Mise en cohérence avec les autres politiques publiques de la Métropole et notamment en matière de foncier, d'aménagement et de logements.
- Identification des conditions de suivi et de mise en œuvre des actions retenues pour assurer leur réalisation effective.
- Il était attendu de la concertation qu'elle permette une information, une expression et un recueil de points de vue auprès du plus large public possible :
 - La valeur ajoutée du PDU (par rapport à l'Agenda de la mobilité) repose sur la capacité à lui donner un caractère opérationnel avec des opérations prioritaires et finançables.
 - Il apparaît important de centrer la concertation sur « l'amélioration des mobilités » au sein du PDU et non pas uniquement « l'élaboration du PDU » pour impliquer le plus grand nombre de personnes possible.

Ces retours ont permis d'orienter la méthode et la démarche de concertation, prenant en compte autant que possible les problématiques des acteurs du territoire.

4.3.2. Retours de la journée « mobilités » du 4 décembre

Les éléments ci-dessous présentent la synthèse des échanges de la journée du 4 décembre « Mobilité : des engagements aux actes » organisés selon trois entrées :

- Les grands centres urbains de Marseille et Aix
- La périphérie marseillaise et les villes moyennes
- Les villes et village.

GRANDS CENTRES URBAINS DE MARSEILLE ET AIX

Les participants du forum ouvert se sont exprimés sur les changements de comportements perçus dans le cadre des mobilités dans les grands centres urbains de Marseille et Aix :

- L'usage de modes de transport alternatif à la voiture, tel que le vélo et de la trottinette est en hausse. Cette tendance est jugée comme plutôt positive pour les participants malgré la hausse des manquements au code de la route qui seraient, selon eux, à mieux encadrer.
- Le développement du réseau de transports en commun (bus, métro, tramway) est perçu très positivement. Il s'accompagne dans la perception des participants d'un changement de comportement des usagers qui sont plus nombreux à utiliser les transports en commun.
- La voiture est toujours perçue comme une problématique à traiter en raison de sa prédominance dans les déplacements et des nuisances qu'elle génère, notamment dans les grands centres urbains : embouteillages, pollution, stationnement sauvage, incivilités.

Les participants ont ensuite identifié des éléments pouvant freiner ou entraver l'amplification des changements de comportements positifs. Ils ont ainsi exprimé :

- Des doutes quant à la capacité du service d'autopartage actuel d'activer un réel changement de comportements. Les raisons mises en cause sont par exemple la complexité d'usage, le manque d'information et des questions sur la rentabilité économique du système ;
- Le manque de places, de verbalisation et d'accompagnement pédagogique pour réguler et organiser le stationnement ;
- Le manque d'infrastructures dédiées aux mobilités douces, un espace public peu adapté, et un manque de pédagogie pour faciliter l'usage des modes actifs. La dangerosité de certaines voies pour les déplacements vélos / piétons est notamment pointé comme un frein important pour le développement de ces modes de déplacement.
- Des services de transports en commun encore trop limitant pour générer un réel effet levier d'amplification des changements de comportements dans les mobilités : manque de fiabilité, manque d'information, insécurité, problème d'accessibilité PMR, tarification dissuasive, etc...

PERIPHERIE MARSEILLAISE

Les participants du forum ouvert se sont exprimés sur les changements de comportements perçus dans le cadre des mobilités dans le secteur de la périphérie Marseillaise :

- Les participants relèvent un changement d'usage vers les transports en commun, qui va en s'amplifiant ;
- Les nouveaux services d'information et d'accès aux transports, comme les applications mobiles, reçoivent un accueil mitigé. Les participants questionnent l'efficacité de ces nouveaux services au vu de l'hétérogénéité de l'offre et ainsi que leur viabilité face au faible rendement économique de ces modèles ;
- De fortes attentes sont exprimées pour la diminution de la place de la voiture dans les transports et l'espace public.

Les participants ont ensuite identifié des éléments limitant l'amplification de changement de comportements. Les échanges ont ainsi fait ressortir les éléments suivants :

- Les avancées dans le domaine des transports en commun ne sont pas encore suffisantes pour répondre aux besoins des usagers. Le réseau n'est pas perçu comme suffisamment maillé et intégré aux politiques de la ville pour être réellement attractif.
- Absence de réseau cyclable suffisant pour faciliter l'usage du vélo et de culture du vélo chez les usagers.
- Une politique de stationnement encore trop permissive qui gagnerait à être plus restrictive pour les infractions, et plus adaptées aux usages ex. avec des fermetures à la voiture en week-end pour encourager l'usage de la voirie par les modes doux.

VILLES MOYENNES, VILLES ET VILLAGES

Les participants du forum ouvert se sont exprimés sur les changements de comportements perçus dans le cadre des mobilités dans les villes moyennes, villes et villages :

- Les participants ont perçu une amorce du changement de comportements de la part des usagers incités par l'actions des collectivités en faveur des modes actifs et des transports en commun ;
- Le développement du transport collectif est positif mais la demande des usagers croît à plus grande vitesse que l'offre de service ;
- Selon les participants, il est important de travailler en priorité sur les trajets Domicile – Travail, principaux générateurs de déplacements automobiles en territoire.

Les participants ont ensuite identifié des éléments perturbateurs pour l'amplification de changement de comportements.

- Les participants décrivent une persistance de la logique du « tout voiture » et un manque d'accompagnement vers les nouvelles mobilités ;
- Les transports en commun manquent de fiabilité, ne permettent pas l'intermodalité et ne sont sécuritaires selon les participants ;
- La pratique du vélo est freinée par le manque d'infrastructures, de services et par le manque d'intégration de la pratique dans le monde de l'entreprise ;
- Les participants estiment que le changement de comportements est fortement lié à la qualité de l'offre alternative, qui n'est pas jugée suffisante.

4.3.3. Synthèse des attentes et demandes exprimées lors de la concertation : ateliers thématiques, ateliers territoriaux et questionnaires

LES ATTENTES VIS-A-VIS DU PROJET A L'ECHELLE METROPOLITAINE

A L'échelle métropolitaine, les difficultés relevées sont multiples et concernent des éléments valables sur l'ensemble du territoire.

- Le principal élément perturbateur relevé par les participants lors de la concertation sur le PDU est l'omniprésence de la voiture et ses conséquences liées. La congestion routière touche une grande partie des habitants de la MAMP et la pollution (qualité de l'air, sonore, visuelle) engendrée par ce type de transport est importante.
- Les intéressés relèvent également un manque d'efficacité des transports en commun. Selon les positions géographiques cela peut concerner l'offre (certaines zones sont peu desservies), la qualité du service (ponctualité, continuité) ou encore le prix de ce type de transport.
- Le vélo est utilisé par peu de métropolitains. La principale raison évoquée pour expliquer de la faible part modale de ce mode de déplacement concerne le manque de sécurisation des infrastructures (pistes et bandes cyclables ainsi qu'espaces de

stationnement). Le manque de continuité des infrastructures empêche également les usagers de pratiquer correctement ce mode de transport.

- La question financière a été globalement relevée. Certains participants exprimant un avis favorable pour la gratuité de certaines portions autoroutières pour encourager leur usage par les navetteurs, ou encore pour la gratuité des transports en commun.
- Les participants ont largement identifié un manque de cohérence entre les transports, empêchant une pratique intermodale (utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même trajet).

En écho à ces difficultés relevées, les participants à la concertation ont identifié des leviers d'actions sur lesquels s'appuyer afin d'améliorer leurs mobilités.

- Ils souhaitent que les efforts réalisés sur les réseaux de tramway et métro continuent. Une amélioration de la qualité de ces transports a été relevée malgré un manque de desserte encore ressenti dans certaines zones.
- L'amélioration des mobilités engagée par la Métropole ne peut être suffisante si elle ne trouve pas écho dans la pratique des usagers. Le changement de comportement est relevé comme élément essentiel de travail sur lequel la Métropole doit avoir un rôle d'incitation et d'accompagnement.
- Les intéressés attendent une digitalisation des services de mobilité. La praticité, le faible coût et l'exhaustivité offerts par des fonctionnalités comme des applications mobiles représentent des facteurs essentiels pour l'évolution des mobilités.
- Ils utilisent encore majoritairement la voiture ; avant de pouvoir basculer vers une autre solution de transport, ils souhaitent pouvoir stationner de manière sécurisée sur l'ensemble du territoire. Les parkings relais et Pôles d'échanges Multimodaux sont perçus comme une solution à cette problématique, tout en faisant le lien avec l'utilisation d'autres modes de transport.
- Les parkings évoqués précédemment pourraient également être un facteur facilitant le covoiturage, moyen de se déplacer perçu très positivement par les métropolitains. Des aménagements spécifiques, tarifications préférentielles ou encore incitations financières sont également identifiés comme leviers de facilitation du covoiturage.
- Les participants s'accordent sur la nécessité de réduire la place de la voiture, pourtant encore essentielle pour de nombreux trajets intercommunaux. Le premier levier identifié est ainsi l'apaisement des centres-villes par la réduction progressive de la place de la voiture au profit des modes actifs ainsi que des transports en commun.
- Une forte demande gravite autour du vélo, de sa sécurisation, de la mise à disposition de services et d'aides de la Métropole. Les actions proposées autour de ce mode de transports sont jugées très utiles par les participants, qui sont ainsi en attente de changements sur ce domaine des mobilités. Les associations, nombreuses et actives sur le territoire seront les porte-paroles de cette demande croissante.

LES ATTENTES SPECIFIQUES AUX BASSINS DE MOBILITE

→ Bassin de mobilité de Marseille

Les habitants du bassin marseillais sont satisfaits à 50% de leurs déplacements qui concernent majoritairement les transports en commun (24% de métro et tramway, 17% de bus et car). Cependant, certaines difficultés persistent et sont à prendre en compte :

- 74% des répondants au questionnaire n°1 provenant du bassin marseillais estiment que l'espace public est peu adapté. Les contributeurs sur le registre numérique mettent en cause des problématiques de stationnement ainsi que des difficultés pour les déplacements à pied et à vélo. Ces déplacements en mode doux sont pourtant utilisés comme mode de transport privilégié par 30% des marseillais, qui en sont majoritairement insatisfaits.
- Les transports en commun peuvent également présenter des problématiques notables.
 - Les marseillais relèvent des horaires trop restreints ainsi qu'une fréquence de service faible.
 - L'enclavement de certains quartiers (Nord, Sud) est également une difficulté à laquelle les transports en commun doivent être une réponse.
 - La connexion entre Marseille et les autres communes de la Métropole est encore relevée comme insuffisante.
- Les marseillais sont insatisfaits de leurs déplacements en voiture sur le territoire et décrivent une situation en dégradation :
 - L'omniprésence de ce mode de transport nuit à la qualité des déplacements en autre mode.
 - La congestion, notamment entre Aix et Marseille, rend les déplacements pendulaires complexes

Les marseillais expriment ainsi des attentes multiples, visant à améliorer leurs déplacements au quotidien.

- Les marseillais ont noté une amélioration des déplacements en bus, qu'ils souhaitent voir perdurer dans le même temps qu'une augmentation du niveau de service global des transports en commun.
- De fortes attentes de stationnement sont explicitées. Cela permettrait un désengorgement du centre-ville (parkings & PEM en périphérie) et un changement de comportement des usagers (prix élevés du stationnement en centre-ville).
- Le vélo est le mode de transport pour lequel les marseillais estiment que la situation est la plus critique : de fortes attentes notamment en matière de sécurisation et de continuité sont exprimées.
- Les conséquences des transports (nuisances sonores, pollution, temps perdu) sont des éléments primordiaux pour les marseillais, qui attendent de la Métropole des actions fortes et engageantes pour les réduire.

→ Bassin de mobilité Est Étang de Berre

Les habitants du bassin Est de l'Étang de Berre utilisent la voiture comme principal moyen de transport. Plus de trois-quarts des répondants au questionnaire n°1 de ce bassin estiment que la situation actuelle de leurs transports est négative.

- La congestion routière forme le premier élément de dégradation des déplacements. Les problématiques relevées concernent aussi bien les déplacements internes (vers les portes d'entrées ou zones d'activités) que vers Marseille ou Aix-en-Provence.
- Les habitants de ce bassin relèvent un manque de service de transports en commun, leur empêchant d'opter pour une alternative efficiente à la voiture. Le train, transport privilégié par 10% des usagers de ce bassin, ne présente pas un niveau de service à la hauteur de leurs attentes.
- Les modes doux ne représentent que 3% des déplacements dans ce bassin, les usagers relèvent un important manque de sécurisation, de continuité et d'aménagements permettant l'intermodalité.

Les attentes des habitants du bassin Est de l'Étang de Berre en matière de mobilités sont duales :

- Une part a pour objectif l'amélioration des transports en voiture, élément majeur des mobilités dans ce bassin, et implique :
 - La création de nouveaux échangeurs autoroutiers
 - L'étude de la gratuité par secteurs
 - La requalification d'axes en Boulevards Urbains Multimodaux
- Une autre part pourrait permettre l'utilisation d'alternatives crédibles à la voiture pour les déplacements des habitants du bassin :
 - Un fort développement des transports en commun, notamment le train qui a une place historique dans les mobilités des habitants
 - Permettre des déplacements sécurisés à vélo
 - Favoriser le covoiturage, mode de transport en accord avec les améliorations routières et les habitudes de déplacements.

→ Bassin de mobilité Ouest Étang de Berre

Les habitants du bassin Ouest Étang de Berre expriment un ressenti équilibré quant à leurs déplacements, réalisés en voiture, transports en commun et modes doux principalement. Malgré cette situation jugée positive pour 51% d'entre eux, certaines difficultés restent à noter :

- Les modes de transports routiers et ferroviaires sont jugés en dégradation
- L'omniprésence de la grande logistique au sein des déplacements sur ce territoire engendre une forte pollution et une congestion importante.
- Un manque de services et d'infrastructures pour les déplacements cyclables (privilégiés par 22% des intéressés) est relevé.
- Les transports en commun ne sont pas suffisamment développés, pour un territoire à la topographie spécifique (Étang de Berre).

En écho à ces difficultés, les habitants du bassin Ouest Étang de Berre ont exprimé des attentes :

- Accompagner l'amélioration ressentie des déplacements en bus par le développement des services de transports en commun
 - Étudier et mettre en place des navettes maritimes sur l'Étang de Berre
 - Assurer une connexion aux portes d'entrées (aéroport, gares)
 - Développer le bus et le train afin de connecter le bassin aux pôles métropolitains
- La création d'axes structurants cyclables sécurisés : assurer un maillage urbain et interurbain.
- Développer le nombre et la capacité des parkings-relais et PEM du bassin.
- Assurer une communication attractive afin d'inciter à l'utilisation des services de transports.

→ Bassin de mobilité Nord-Ouest

Le ressenti exprimé par les répondants au premier questionnaire en ligne quant aux déplacements présente 80% d'insatisfaction, le taux le plus élevé des 6 bassins de mobilité. Les habitants se déplacent en voiture principalement, suivi des transports en commun (notamment le train) et enfin des modes doux.

L'utilisation de ces modes présente des difficultés relevées par les usagers :

- Un fort manque de connexions en transports en commun, au sein du bassin et avec les autres pôles de la Métropole
- Des difficultés à se déplacer en vélo, liées à un manque d'infrastructures cyclables et d'espaces de stationnement
- La dégradation des déplacements en voiture, en train ainsi qu'une stagnation des transports en bus et en modes doux.

Les habitants de ce bassin de mobilité ont identifié des leviers pouvant permettre une amélioration de leurs déplacements

- Permettre l'intermodalité en articulant transports en commun et vélo
- Percevoir des aides en faveur des mobilités : aides financières ou techniques
- S'appuyer sur le bus pour réaliser les déplacements au sein du bassin de mobilité, caractérisé par un manque de infrastructures routières ou ferroviaires structurantes.
- Développer de nombreuses lignes cyclables accompagnées de parkings à vélos sécurisés.

→ Bassin de mobilité Sud Est

Les habitants du bassin Sud-Est utilisent comme principaux modes de transport la voiture et les transports en commun (notamment le bus). Le ressenti global est négatif pour 65% des répondants au premier questionnaire en ligne de ce bassin de mobilité. En effet, les difficultés suivantes ont été exprimées par les habitants :

- La qualité des déplacements en voiture est en dégradation en grande partie à cause d'importantes zones de congestion (notamment l'axe Aubagne-Marseille)
- Les transports en commun actuels ne correspondent pas aux besoins exprimés par les habitants en termes de fréquence, d'amplitude horaire et de connexions.
- La desserte de certaines zones stratégiques comme celle des Paluds est un élément à améliorer pour les usagers.
- La marche à pied est un mode de transport trop peu développé pour les usagers et qui pâti notamment de l'omniprésence de la voiture

En réponse à ces difficultés, les habitants du bassin de mobilité Sud-Est ont exprimé des attentes quant à leurs transports :

- La principale attente des habitants du bassin de mobilité Sud-Est concerne la mise en place du Val'Tram. Sa longueur et l'utilisation d'un tram, tram/train ou train sont des éléments de discussions pour les habitants, qui s'accordent sur le besoin urgent de mise en place de cette infrastructure
- La dépendance du transport routier entraîne des attentes fortes dans ce domaine : créations de sorties d'autoroute, étude de la gratuité, réaménagement de voies etc ...
- Une hausse des infrastructures et des services dans le domaine des modes doux
- L'apaisement des centres-villes par la réduction de la place de la voiture

→ Bassin Aix-en-Provence

Les habitants du vaste bassin d'Aix-en-Provence utilisent principalement la voiture ; les transports en commun ainsi que les modes doux ont aussi une importance dans leurs mobilités quotidiennes pour lesquelles le ressenti est négatif à 73%.

En effet, des difficultés sont exprimées par les usagers de cette zone géographique :

- Les déplacements en voiture et en vélo sont jugés en dégradation
 - Le fort manque de liaisons cyclables empêche les usagers de disposer d'itinéraires continus et sécurisés
 - Il existe un manque de places de stationnement à vélo sécurisées
 - L'intermodalité est complexe pour les usagers du vélo
 - La congestion entre Aix et les différents pôles au sein et hors du bassin rend les déplacements routiers complexes
- Les transports en commun ne permettent pas des déplacements rapides et flexibles entre Aix et les différents pôles d'activité, portes d'entrées et Marseille.
- Les infrastructures actuelles sur le territoire interurbain de ce bassin de mobilité n'offrent pas l'opportunité aux habitants de se déplacer correctement à vélo.

Les habitants du bassin de mobilité d'Aix-en-Provence ont identifié de potentielles solutions à ces problématiques

- Développer les lignes, services et capacités des transports en commun sur le territoire. Cela concerne principalement les déplacements en bus et train aussi bien intra-bassin qu'avec le reste de la métropole.
- Les habitants attendent de la Métropole qu'elle accompagne un changement de comportement nécessaire à l'amélioration des mobilités de l'ensemble des usagers du bassin de mobilité.
- De fortes attentes se font ressentir quant aux connexions cyclables des petites villes et villes moyennes entre elles et à Aix.
- Les zones d'activité (Milles, Duranne, Arbois) ainsi que la gare TGV cristallisent des attentes en termes de desserte, d'infrastructures, de stationnement et de services.

4.4. Concertation publique : les enseignements

4.4.1. Enseignements pour l'amélioration des mobilités

La concertation a apporté un certain nombre de réponses à des problématiques et questionnements concernant les mobilités métropolitaines. Ces éléments concernent les leviers du PDU, présentés précédemment.

- **Un système vélo global**

Les attentes autour de ce levier sont fortes, et concernent l'ensemble des aspects du déplacement à vélo. La demande de sécurisation de ce mode de transport est centrale, les parkings à vélo sont trop peu nombreux et la continuité des axes est rarement assurée. Les services de location ou de facilitation de l'usage du vélo forment également une attente particulière des intéressés.

- **Un système de transports collectifs performant**

Les Métropolitains ont recours aux transports en commun pour leurs déplacements quotidiens, quand l'offre disponible le permet. En effet, la majorité d'entre eux souhaitent utiliser davantage le bus, le train le tram ou encore le métro, synonymes d'économies financières, écologiques ou encore de temps. L'efficacité des services est attendue par les usagers, qui estiment que l'offre n'est pas encore assez développée et fiable.

- **Un système routier réinventé**

La voiture est globalement le mode de transport privilégié par les métropolitains. Qu'il s'agisse d'un choix par défaut ou par habitude, les effets de cette utilisation ont des répercussions économiques (coût d'une voiture à l'année élevé), écologiques ainsi que des pertes de temps dans les axes congestionnés.

La Métropole doit accompagner un changement de comportement vers de nouveaux modes de transports voulu par les participants à la concertation. De nombreuses incohérences routières ont été relevées, et dans certaines zones la cohabitation des travailleurs, résidents et poids lourds logistiques rend la circulation compliquée et a de fortes externalités négatives. Un espace routier partagé, composé de voies spécialisées est notamment un levier identifié par les usagers.

- **Des espaces publics partagés et attractifs**

Le constat des participants vis-à-vis des espaces publics est négatif. L'omniprésence de la voiture, le manque de cohérence et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont des éléments récurrents lors de la concertation. L'attente se cristallise autour d'un partage entre les modes, via des Boulevards Urbains Multimodaux, des zones 30 ou encore des voies piétonnes. Ces centres-villes apaisés sont voulus par les participants, qui souhaitent également qu'une cohérence avec les autres programmes urbains soit respectée.

- **Un réseau hiérarchisé de Pôles d'Échanges Multimodaux**

Une forte demande d'un maillage cohérent de Parkings-Relais / Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) a été exprimée. Ceci leur permettra de réaliser des déplacements intermodaux tout en sécurité. Les intéressés indiquent également que les PEM peuvent être le lieu de services de location de vélo, d'entretiens ou encore de commerces. Créer une cohésion au sein de ces infrastructures augmentera leur efficacité et incitera les usagers.

- **Des services de mobilité agiles et accessibles**

Les participants à la concertation souhaitent avoir accès à des mobilités agiles, dans l'ère du temps, digitales et simples d'utilisation. L'implémentation de services complémentaires liés aux mobilités permettra un accès global à l'information, certains éléments étant encore trop opaques pour les usagers.

- **Se donner les moyens de réussir**

Il existe une forte attente envers la Métropole, ses ambitions et les moyens mis en œuvre pour les réaliser. Les usagers souhaitent un PDU ambitieux mais réalisable, opérationnel et avec une hiérarchisation des actions. Les participants sont conscients qu'un certain retard en termes de mobilités a été pris, et ils souhaitent que leur situation s'améliore de manière globale.

4.4.2. Enseignements pour les relations de la Métropole avec le public

La concertation a permis de dégager des éléments importants concernant le lien entre la Métropole et les métropolitains.

L'étude de contexte s'est déroulée dans d'excellentes conditions, les acteurs étaient satisfaits d'être impliqués dans la démarche et cela s'est reflété par des échanges pertinents et complets. Cette satisfaction s'est également ressentie lors des ateliers de concertation, durant lesquels les participants ont relevé l'opportunité qu'ils avaient de s'exprimer et d'échanger sur des sujets concrets de mobilité. Les intéressés apprécient d'être impliqués dans les démarches publiques de leurs institutions.

Afin d'inclure le maximum de participants à cette concertation, il est indispensable d'assurer une communication efficace. La diffusion d'information numérique et physique représente le premier levier de mise à connaissance de la concertation, sans quoi la participation des métropolitains ne peut être que faible. Le relais doit se faire par un maximum de canaux dans le but de toucher l'ensemble des participants potentiels. Une diffusion locale, notamment par les communes permet une information de proximité plus efficace.

Enfin, la transparence de la Métropole vis-à-vis des habitants a été soulignée et appréciée. Les informations sur les projets partagés par la voie numérique et lors des ateliers ont permis aux métropolitains d'avoir une connaissance exhaustive de la situation et de la vision de la MAMP. La diffusion numérique a permis de partager ces éléments avec le maximum d'usagers, qui ont pu approfondir leur participation lors des ateliers de concertation.

La méthode et les règles de cette concertation ont également été soulignées : faire participer les métropolitains de manière ludique à travers des échanges descendants et ascendants (en différence avec les réunions durant lesquelles les institutions se contentent de diffuser de l'information).

4.5. L'intégration de la concertation publique dans le projet de PDU

4.5.1. La prise en compte des attentes exprimées lors de la concertation au sein du projet PDU

La concertation du PDU métropolitain a fait l'objet de nombreux temps de co-élaboration et a été nourri d'échanges de qualité. Elle a permis à de nombreux acteurs, habitants, associations, partenaires techniques, experts... d'exprimer leur point de vue sur la traduction de la politique mobilité de la métropole en projet pour les 10 prochaines années.

Le travail à l'échelle métropolitaine et au plus près des territoires sur la déclinaison des leviers en actions a également permis d'évaluer leur pertinence et leur niveau d'acceptabilité auprès des publics. Le projet de PDU a ainsi été largement affiné et enrichi de la concertation.

A l'issue de la concertation publique, la deuxième phase de concertation technique a permis de procéder à des ajustements précis dans le projet de PDU. L'ensemble des documents cartographiques, précisés suite à la concertation, spatialisant les actions du PDU à l'échelle des bassins de mobilité et de proximité a ainsi été partagé avec les acteurs locaux. Ce retour vers les élus et référents PLUi a permis d'une part de présenter l'évolution du projet suite au travail de co-élaboration et d'autre part de valider les points structurants du projet en cohérence avec les politiques locales d'urbanisme.

Ont ainsi été précisé et validé sur chaque territoire :

- La spatialisation des voies structurantes : réseau vélo, lignes de transports en commun ;
- La location des pôles d'échanges multimodaux et parking relais ;
- Le statut des espaces publics ;
- L'identification des sites stratégiques pour améliorer la desserte et apaiser l'impact de la mobilité ;
- Les projets routiers et aires de covoiturage.

Les enrichissements de la concertation ont été nombreux tout au long des ateliers et des réunions de travail. Le projet de PDU métropolitain ayant fait l'objet d'une co-élaboration continue, les nombreuses remarques et propositions formulées en concertation ont été analysées au fur et à mesure. Celles répondant avec pertinence aux objectifs du PDU ont intégré le projet en venant le compléter d'actions nouvelles ou renforcer des actions existantes.

Parmi les différents enjeux soulignés en concertation, les points renforcés ou compléments notables apportés dans le PDU qui peuvent être soulignés sont mentionnés ci-dessous :

- Renforcement dans le propos et dans les actions du PDU, des conditions amenant à une nouvelle culture de la mobilité au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence :
 - o Mise en place de mesures et d'aménagements incitants au report modal pour sortir du tout voiture ;
 - o Amélioration des offres alternatives, notamment des transports en commun, du covoiturage et des modes actifs ;

- Sensibilisation et information sur les différentes offres de déplacement ;
- Mise en avant de l'impact positif de la diminution du trafic routier sur l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.
- Prise en compte ou complément des actions visant à traiter le vélo comme un mode de déplacement à part entière :
 - Au-delà de l'usage loisir, renforcer dans les propositions les références au vélo comme mode de déplacement du quotidien, notamment pour les déplacements de courtes distances ;
 - En accompagnement de la création de nouvelles liaisons cyclables, bien intégrer le vélo dans différentes actions : parking vélos dans les PEM, partage de la voirie, stationnement en ville, chargement dans les transports en commun...
 - Diffuser plus largement une informer sur le vélo et les services liés ;
 - Assurer la continuité et la cohérence des aménagements cyclables en s'engageant sur la réalisation de lignes vélos, sécurisées autant que possible ;
 - Structuration d'un plan vélo identifiant les axes structurants en concertation avec les communes et les associations vélos, mise en place de service vélo et organisation du stationnement dans les PEM ;
 - Déclinaison locale du plan vélo et des modes actifs via des schémas directeurs de la marche et du vélo.
- Prise en compte ou complément des actions visant à réduire la place et des aménagements en faveur de la voiture, au bénéfice des autres modes de déplacements.
 - Intégration d'une approche globale et adaptée sur le stationnement pour favoriser le stationnement des véhicules en périphérie et limiter l'entrée de voiture dans les grands centres urbains ;
 - Encadrement du stationnement automobile dans les documents d'urbanisme
 - Déclinaison locale de la politique de stationnement via des schémas directeurs du stationnement ;
 - Localisation de certains parkings relais et aire de covoiturage en cohérence avec le foncier disponible et au regard des usages existants et projetés ;
 - Action de communication et de sensibilisation ;
 - Mise en place d'une application numérique d'information en temps réel des offres de TC / tous modes.
- Prise en compte ou complément des actions visant à améliorer le réseau routier :
 - Reconfiguration d'échangeurs autoroutiers ;
 - Intégration des projets de contournement autoroutier et déviations ;
 - Identification et renforcement des boulevards urbains structurants.
- Prise en compte ou complément des actions visant à améliorer le transport en commun pour une offre performante et compétitive :
 - Intégration de lignes BHNS au Réseau express métropolitain (REM) et prise en compte de lignes régulières localement structurantes ;

- Renforcement du réseau ferré : réseau ferré marseillais, lignes métropolitaines (Aix-Marseille, Côte Bleue, Pertuis), Valtram et amélioration de la connexion à la gare VAMP ;
- Identification de projets innovants ou expérimental : navettes maritimes sur l'Étang de Berre., transport par câble entre la gare de Vitrolles et l'aéroport.
- Spatialisation d'un réseau de 90 PEM sur le territoire
- Prise en compte ou complément des actions visant à améliorer la desserte de marchandises et la logistique urbaine :
 - Précision du diagnostic sur le transport de marchandises et les flux économiques ;
 - Intégration de la problématique des livraisons, et notamment livraison en centre-ville, par des actions spécifiques et notamment la mise en place d'un schéma métropolitain de la logistique urbaine ;
 - Meilleure prise en compte des besoins logistiques via la création d'une instance de coordination métropolitaine sur la logistique

Si les différentes étapes de construction du PDU (concertation, analyse des documents règlementaires, ...) ont donné lieu à l'identification d'actions qui ont été retenues dans le plan d'actions du PDU. D'autres actions ont néanmoins fait l'objet d'analyses d'opportunité et, pour certaines, seront étudiées dans les différents schémas directeurs. Sans être intégrées au présent projet de PDU, certaines de ces actions pourront concourir au projet mobilité à 2050.

- Des projets de THNS
 - La 3^e ligne de Métro Merlan / Bonneveine ;
 - Le prolongement de M1 à l'Hôpital nord ;
 - Le prolongement de M1 à Château-Gombert ;
 - Le tramway Dromel, Prado, Pointe-Rouge ;
 - Le Bus+ Belle-de-Mai, Merlan, Hôpital nord ;
 - Le Tramway Aubagne – La Barasse ;
 - Le TER sur les voies ferrées Gardanne-Carnoules ou entre Pas-des-Lanciers et Martigues ;
 - La prolongation du Valtram jusqu'à Aix-en-Provence.
- L'extension de la Zone à Faible Émission mobilité en dehors du centre-ville de Marseille
- La mise en place d'un péage urbain dans le centre-ville de Marseille
- La gratuité des transports
- L'augmentation de la part modale du vélo
- Le covoiturage

4.5.2. La prise en compte des enseignements de la concertation dans le projet de PDU

Au-delà des propositions d'actions émergentes de la concertation, Les enseignements émergent de la concertation sur l'élaboration du PDU témoignent par ailleurs de la diversité

des problématiques qui touchent les différents secteurs géographiques de la Métropole Aix Marseille Provence.

- Un territoire composé de 92 communes qui recouvre une diversité de problématiques liées à la mobilité suivant les différents secteurs géographiques ;
- Des très fortes attentes des habitants, acteurs économiques et associatifs de la métropole pour l'amélioration des mobilités ;
- Des thématiques qui ont fait l'actualité et mobilisé fortement acteurs locaux et métropolitains et qui trouvent toute leur place dans le PDU : qualité de l'air, innovations autorisées par la LOM alors en cours de rédaction (péage urbain notamment), financement des projets...
- Un travail à poursuivre sur la cohérence entre les transports et l'urbanisme.

Enfin, un des enseignements majeurs de la concertation a résidé dans l'intérêt manifesté par les acteurs locaux d'être parties prenantes de la construction des politiques de mobilité à l'échelle métropolitaines ou de leur bassin de mobilité. De nombreux acteurs et partenaires de terrains consultés (associations vélos, comités d'intérêt de quartier, habitants, élus locaux, experts...) ont en effet salué l'effort engagé pour conduire la concertation au plus près des territoires. Ils ont également fait part de leur volonté de prolonger la concertation engagée, notamment dans le cadre futur du suivi de la mise en œuvre du PDU.

5. Annexes

5.1. Synthèse atelier territoriaux n°1

5.1.1. Atelier bassin de Marseille – 18/02/2019

→ Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Étendre les « Vélib's » (y compris au Nord et pourquoi pas via une offre publique) ;
- Prévoir des pistes cyclables proches des établissements scolaires en cours de création et prévoir un accompagnement végétalisé pour les pistes cyclables ;
- Créer une piste cyclable reliant le Nord de la ville au centre et faciliter son utilisation en créant davantage de parking pour vélos sécurisés au moyen de dispositifs de vidéosurveillance par exemple ;
- Connecter les pistes cyclables avec la périphérie proche ;
- Développer l'intermodalité entre les voies de circulation des vélos en centre-ville et les parkings à destination des voitures.

→ Développer des services pour faciliter l'usage du vélo

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Assurer une meilleure répartition dans la ville des vélos de location ;
- Multiplier les consignes à vélos électriques dans les zones d'habitat ;
- Pouvoir transporter son vélo dans le bus avec une tarification et un opérateur unique ;
- Simplifier les interfaces des bornes de location de vélo : permettre de récupérer un vélo directement pour les abonnés ou encore faciliter la première prise de vélo pour les touristes ;
- Encourager les parcs vélos au sein des établissements scolaires ou inciter les entreprises et les écoles à prévoir douches à l'arrivée.

→ Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte + niveau de service)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Réaliser la gare St-Charles souterraine pour libérer la gare en surface et augmenter au maximum le nombre de TER ;
- Proposer des horaires lisibles et réguliers, ainsi qu'une intermodalité efficace (dessertes, tarification, information).

→ Créer 120km de métro / tramway / bus + de service dans les pôles urbains (une carte par bassin et plus)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Améliorer les fréquences des bus classiques et leurs amplitudes horaires, notamment la nuit ;
- Créer des liaisons inter-quartiers et communales en périphérie de Marseille ;
- Améliorer l'articulation avec le vélo pour les zones non desservies qui vont être densifiées (cf. PLUI) ;
- Instaurer des parkings relais gratuits le week-end pour tous et le soir d'évènements ayant lieu en ville ;
- Étudier le prolongement du VALTRAM jusqu'à Aix.

→ Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Réduire la circulation en développant l'offre ferroviaire comme alternative à l'offre tout route ;
- Instaurer un péage urbain ;
- Verbaliser le stationnement sauvage ;
- Améliorer le maillage des transports en commun dans les villes et le centre de Marseille grâce au développement de parkings relais, notamment en périphérie ;
- Créer des zones de covoiturage sur les axes routiers reliant les grands centres urbains ;
- Instaurer des tarifs Transports en commun + parking inclus ;
- Créer des voies réservées au covoiturage sur l'autoroute ;
- Diminuer le stationnement en ville au profit d'espaces piétons et vélo ;

→ Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Augmenter le réseau métro par la création de nouvelles lignes (transport en site propre, service rapide et régulier) entre Dromel et St Loup ainsi qu'entre Capitaine Gèze et Hôpital Nord ;
- Diminuer le prix des abonnements des transports publics à un niveau incitatif et proposer une offre globale transport commun avec un abonnement multi transports (bus, tram, métro, TER) ;
- Implanter de nouvelles stations « Le Vélo » au-delà du périmètre du centre-ville de Marseille ;
- Favoriser le report des poids lourds vers le rail.

→ Aménager les espaces publics du CV de Marseille pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Prioriser les trottoirs pour les piétons ;
- Créer des poches « vertes », des espaces de respiration, des jeux pour enfants, des places publiques... ;
- Avoir une politique de gestion plus globale des espaces publics (déchets, bruit, renouvellement / entretien des espaces) ;
- Encourager les particuliers et les familles à utiliser les parking relais et les transports en commun même occasionnellement (ex : ticket Tribu) pour venir au centre-ville ;
- Développer les services vélos électriques pas seulement au centre-ville ;
- Développer un réseau de transports en commun performant et maillé jusque tard (1h) ;
- Partager l'espace via des ambassadeurs / médiateurs du déplacement qui feraient vivre une Charte fait partie des autres Aménager les espaces publics de la périphérie Marseillaise pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs.

→ Aménager les espaces publics de la périphérie Marseillaise pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont surtout proposé des mesures pour réduire la place de la voiture et développer de l'usage des transports en commun :

- Développer des mesures incitatives telles que la gratuité des transports collectifs ou la mise en place des navettes maritimes plus fréquentes et moins chères ;
- Ouvrir les parkings relais le week-end et les jours d'événements à l'ensemble des usagers (avec participation possible de l'organisation) ;
- Généraliser le stationnement payant pour favoriser la diminution de la voiture (hors PMR, hors certaines professions) et compenser ce choix avec une offre de transport adéquate ;
- Favoriser les voies circulaires à sens unique en cas d'impossibilité de réaliser des pistes cyclables ;
- Surtaxer les livraisons liées à l'économie numérique (achat en ligne) ;
- Réapprendre aux usagers la conduite en ville ;
- Développer des stations de Vélos en ville (V'Lib) dans les quartiers périphériques
- Mettre en place une offre de stationnement attractive pour les visiteurs ;
- Élaborer des partenariats le weekend et les jours fériés avec les parkings de centre-ville et la RTM.

→ Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Renforcer l'accessibilité du Parc national des Calanques ;
- Rendre l'utilisation de la voiture moins nécessaire et moins facile grâce par exemple à un maillage pour les bus sur la L2 ;
- Améliorer les voies de bus électriques dédiées sur les autoroutes A7 / A51,
- Augmenter la fréquence des trains St Charles / Vitrolles pour aller vers l'aéroport ;

- Accompagner la réalisation de la gare Saint-Charles souterraine ;
- Améliorer l'intermodalité des portes d'entrée régionales ;
- Développer les TAD pour se rendre du domicile aux pôles d'échange (Aix TGV).

→ Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Rendre les parkings relais gratuits ou de les inclure dans un abonnement ;
- Installer un guidage dans les PEM avant et pendant le déplacement (quais numérotés, fléchés...) ainsi que des plans précis pour chaque mode de déplacements.
- Desservir les PEM dans les 2 sens et assurer une sécurité du stationnement.

→ Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Mieux diffuser l'information, y compris pour les personnes n'ayant pas accès à Internet (maintien du papier comme support de communication au moins au début) ;
- Mettre des vélos électriques en libre-service ;
- Déployer pleinement des horaires fiables en temps réel (RTM) ;
- Ne pas mettre de voitures sur les boulevards urbains ;
- Contraindre le stationnement voitures sur les lieux publics et de travail ;
- Développer l'information tous azimuts sur les transports publics ;
- Développer le conseil en mobilité au sein des entreprises et zones d'activités ;
- Proposer des offres d'éco mobilité pour les entreprises disposant de flottes de véhicules (autopartage – vélos électriques – taxis...) ;
- Mettre en scène les modes actifs dans les publicités.

→ Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Répondre aux besoins des usagers de transport collectif à mobilité réduite ;
- Améliorer l'interconnexion entre modes de transport pour faire face aux évolutions de la démographie locale (vieillesse de la population etc...) ;
- Développer des mesures incitatives pour favoriser les changements de comportements ;
- Créer une instance d'échanges élargie à tous les acteurs ou habitants du territoire ;
- Faire respecter le partage des usages de la route, de l'espace public et des transports collectifs (éducation) ;
- Accompagner les plans de mobilité d'entreprises, administratif, scolaire... ;
- Développer non seulement des partenariats avec les acteurs culturels mais aussi élargir les amplitudes horaires des transports en commun.

5.1.2. Atelier bassin Est de l'Étang de Berre – 20/02/2019

→ Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Aménager des pistes cyclables dédiées aux loisirs
- Démultiplier les parcs à vélos sécurisés devant les équipements publics (gares – arrêts de bus)
- Renforcer les déplacements nord ↔ sud
- Adapter le matériel ferroviaire (Bus ...) pour le transport des vélos (dernier kilomètre)
- Aider fiscalement (frais réels) déplacements en vélo trajet travail
- Aider l'achat des vélos électriques et vélos traditionnels solidaires

→ Développer des services pour faciliter l'usage du vélo

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Augmenter les infrastructures
- Sensibiliser les enfants en milieu scolaire
- Implanter des abris vélos sécurisés dans tous les pôles d'attraction (ne pas se contenter d'arceaux qui ne permettent pas de répondre aux problèmes de vols)
- Faire respecter le partage de la voirie auto-vélo-piétons
- Faire prendre conscience des temps de parcours en vélo : signalétique, ...
- Organiser des sorties en vélo pour contribuer au changement de comportements

→ Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte + niveau de service)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Les interconnexions avec les communes non-desservies
- Assurer une bonne desserte sur Saint Charles
- Développer aussi des pôles d'échanges périphériques à Marseille
- Développer le stationnement sur les parcs relais

→ Créer 120km de métro / tramway / bus + de service dans les pôles urbains (une carte par bassin et plus)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Développer des parkings relais à des endroits adaptés
- Développer le réseau ferré
- Travailler sur l'accessibilité globale des gares
- Développer/densifier l'urbanisation autour des PEM
- Renforcer la vision et le fonctionnement à l'échelle globale de la Métropole
- Communiquer sur les coûts réels d'usage des voitures individuelles
- Limiter le stationnement des voitures dans les ZAE

→ Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Donner la possibilité aux usagers d'utiliser les transports en commun (nombre suffisant de lignes et fréquence adaptée)
- Élargir l'amplitude horaire des transports en commun
- Développer le covoiturage (développer une plateforme gratuite)
- Aménager plus de trottoirs pour accéder aux pôles
- Réduire le temps de trajet en transport en commun
- Planter des parkings relais sécurisés et gratuits
- Développer des BHNS CHNS sur les bandes d'arrêt d'urgence
- Inciter les poids lourds à circuler hors des heures de pointe

→ Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Améliorer la desserte des TC
 - Horaires
 - Nombre de lignes
 - Apporter des solutions pour le ou les derniers kilomètres (avec minibus, vélo ou autre)
 - Améliorer les correspondances avec les autres modes de transport
- Développer d'autres modes de transport :
 - Ex. : Impossible de sortir de Gignac en vélo
- Pour les grandes villes → parkings (gratuits ?) en entrée de ville
- Développer une plateforme d'animation du covoiturage/autopartage
- Développer des parkings de covoiturage

→ Aménager les espaces publics des villes moyennes pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Renforcer les transports accessibles à tous pour rallier les gares, métros, bus, parkings
...
- Mettre en place la gratuité pour les bus scolaires et étudiants
- Réduire le tarif des parkings
- Développer un maillage plus fin des transports en commun locaux et augmenter leur cadence
- Sécuriser les parkings aux abords des gares et métros (vidéosurveillance, vigiles)
- Augmenter le nombre de parkings

→ Aménager les espaces publics des petites villes et villages pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Aménager et traiter la dangerosité pour les usagers en vélo
- Implanter des abris vélos sécurisés
- Mettre en place des vélos en libre-service dans les petites villes
- Aménager de nouvelles pistes cyclables
- Verbaliser les voitures stationnées sur les pistes cyclables et les trottoirs
- Proposer des primes pour achats de vélos à assistance électrique

→ Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Créer une porte d'entrée métropolitaine nouvelle sur la zone Martigues
- Créer des parkings relais conséquents aux portes d'entrées de la métropole
- Améliorer le temps de transport entre chaque porte d'entrée
- Relier toutes les portes d'entrées entre elles rapidement
- Développer les lignes maritimes sur l'Etang (non polluantes)
- Développer une ligne de train La Mède/Pas de Lanciers pour les usagers
- Connecter Vitrolles Pierre Plantée et l'aéroport Marseille Provence

→ Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Prévoir un point-relais sur le secteur Marignane/Gignac/Le Rove
- Faire systématiquement des gares ferroviaires des PEM
- Couper systématiquement PEM et Parking relais
- Renforcer les correspondances inter-modes
- Développer les informations sur les horaires
- Mettre en place le support billettique unique

→ Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Faciliter l'accessibilité aux pôles d'échange pour vélos et piétons
- Prévoir le vélo dans les zones d'activités
- Equiper les cars avec emplacements pour porter les vélos
- Bien définir les zones piétons/cycles/voitures
- Sensibiliser les personnes au coût réel de la voiture
- Vélo en location longue durée, y compris pour les enfants

Les deux propositions issues du PDU ont également recueilli un grand nombre de votes :

- Accompagner la population vers un changement de comportement
- Organiser des manifestations ponctuelles et régulières

→ Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Un site de covoiturage géolocalisé sur les zones d'activités
- Développer l'offre de mobilité

5.1.3. Atelier bassin Ouest de l'Étang de Berre – 22/02/2019

→ Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Privilégier des pistes cyclables et non des bandes cyclables ;
- Créer des parkings à vélos sécurisés ;
- Renforcer le maillage interurbain, en utilisant par exemple les voies ferrées désaffectées.

→ Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte + niveau de service)

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Rénover la ligne Côte bleue TER en assurant son électrification et un service pendulaire, ainsi que la fiabilité des horaires et des machines ;
- Rouvrir la Gare de La Mède ;
- Créer une navette maritime sur l'Étang de Berre (liaison est – ouest) ;
- Assurer la desserte entre Istres – Port-de-Bouc et St Mitre-les-Remparts – Port-de-Bouc en bus ;
- Créer un parking relais à la gare Aix TGV pour permettre une desserte rapide de la gare Aix TGV et de l'aéroport depuis Martigues ;
- Assurer la ligne Miramas – Aix via Rognac en TER.

→ Créer 120 km de métro / tramway / bus + de service dans les pôles urbains (une carte par bassin et plus)

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Créer un « BHNS maritime » qui traverse l'Étang de Berre, pour lequel deux gares de départ/arrivée sont proposées : Istres et Martigues, afin de rejoindre Marignane, l'aéroport et sa zone d'activité. Ce « BHNS maritime » pourrait être associé au projet VAMP ;
- Relier les BHNS prévus sur le territoire du sud-ouest Etang de Berre ;
- Assurer simplicité, fluidité et rapidité du service pour l'utilisateur ;
- Fonder un pôle intermodal efficace ;
- Assurer une information dynamique des voyageurs.

→ Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Favoriser le transport par cars autour de l'Étang de Berre par voie dédiée utilisable par le covoiturage, en augmentant les fréquences et en diminuant les points de desserte en ville afin de réduire les temps de liaison ;
- Créer un parking au niveau de PEM et l'ouvrir au covoiturage ;
- Interdire aux poids lourds de traverser les villages ;
- Organiser la mutualisation des livraisons en ville ;
- Favoriser le développement du télétravail ;
- Étudier l'éco taxe pour les véhicules étrangers en transit.

→ Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Diffuser les informations dans les médias de proximité sur l'offre de transport pour desservir les portes d'entrées de la métropole : presse régionale, les journaux municipaux, ...

→ Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Créer un réseau rapide ne desservant que les PEM ;
- Renforcer le nombre de voies dédiées au bus sur voies rapides ou autoroute.

→ Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Créer de véritables pistes cyclables (en dehors des routes) ;
- Assurer un service de transports en commun fiable ;
- Créer une application smartphone de covoiturage et développer les aires de covoiturage ;
- Créer un numéro de téléphone gratuit ;
- Lancer une application smartphone permettant l'achat de billets pour les transports en commun.

→ Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Harmoniser les horaires d'embauche et de débauche des entreprises pour favoriser la fréquentation des bus ;
- Rendre obligatoire le transport collectif pour le travail de nuit ou dans les entreprises de plus de 200 salariés dans l'objectif d'améliorer la sécurité du trajet retour à domicile ;
- Favoriser la communication en affichage dynamique dans les entreprises et en zone urbaine ;
- Inciter les entreprises à distribuer une prime mobilité aux salariés qui utilisent les transports collectifs.

5.1.4. Atelier bassin Nord-Ouest – 26/02/2019

→ **Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé + Développer des services pour faciliter l'usage du vélo**

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Prendre en compte vélo dans l'aménagement PLU-Projet lotissement
- Développer des voies vertes le long des canaux : villages de Lançon, la Fare, Velaux
- Interdire le centre-ville en voiture : zone piétonne

→ **Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte + niveau de service)**

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- A partir de Salon et en passant par la Fare, créer une ligne pour se rendre à la gare TGV
- Mettre en place un bus haut niveau de service sur la future A56 entre Fos et Salon à développer

→ **Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds**

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Créer un outil numérique local dédié au covoiturage
- Améliorer l'accès aux autoroutes avec une politique de gratuité

→ **Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation**

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Développer l'essor du transport électrique par des actions publiques
- A destination des particuliers (+ de bornes)
- Avec les concessionnaires (partenariats)
- Avec l'achat de véhicules électriques dans les collectivités et les transports collectifs

→ **Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité + Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités**

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Proposer une aide technique à la réalisation de plans de mobilité
 - A l'échelle des zones d'activités (mobiliser plusieurs entreprises)
 - A l'échelle des écoles, collèges
- Développer le télétravail et les horaires décalés
- Proposer une application Smartphone en covoiturage métropolitaine locale

5.1.5. Atelier bassin Sud-Est – 06/03/2019

→ Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Organiser un Pédibus ou Cyclobus pour accompagner les enfants à l'école (au minimum du « Panorama » à l'école)
- Faire un parking vélo au niveau des Barles (Carnoux) avec une piste cyclable sécurisée pour assurer la jonction avec les bus 69 et 72 La Ciotat – Aubagne (utilisés par les jeunes en complément des bus scolaires)
- La Ciotat : extension voie cyclable entre la gare SNCF – parking Dormeson – zone Athelia (en triangle)
- Développer un système de « location » de vélos électriques pour mailler les villes comme Carnoux (avec toutes les côtes !!!) et desservir la gare de Cassis ?

→ Développer des services pour faciliter l'usage du vélo

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Articuler vélo et transports en commun
- Manque de place en heure de pointe : aménager des espaces dédiés aux vélos dans les trains / cars
- Stationnement vélos
 - Prévoir vidéosurveillance pour sécurisation ou places sécurisées (box)
 - Au niveau de chaque arrêt de bus
- Faciliter l'équipement en vélo :
 - Étendre le Pass sur les modes doux
 - Service connecté : développer une application unique globale
 - Coupler offre de location de vélo avec le réseau des offices du tourisme

→ Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte + niveau de service)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Améliorer l'accès au Réseau Express à partir des petites villes (parkings, fréquence des bus)
- Améliorer l'accès à l'aéroport en ligne directe
- Améliorer la localisation des infrastructures en fonction des besoins (ex : Gare de la Ciotat - zone Athelia)
- Améliorer la desserte des sites universitaires (ex : le site de St Jérôme)

→ Créer 120 km de métro / tramway / bus + de service dans les pôles urbains (une carte par bassin et plus)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Prévoir des déplacements intra-urbains suffisants : développement de navettes gares – centre-ville (Cassis, La Ciotat, Carnoux)
- TER+ : une cadence améliorée aussi entre les heures de pointe (midi -deux heures / le dimanche)

→ Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Supprimer le péage à Cassis
- Parkings covoiturage au centre des villages
- Contournement Carnoux
- Créer ou requalifier les boulevards urbains multimodaux
- Développer des BHNS CHNS sur les bandes d'arrêt d'urgence
- Incitation les poids lourds à circuler hors des heures de pointe

→ Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Accélération du développement de la filière hydrogène (non polluante)
- Plus de parkings relais pour les déplacements occasionnels avec continuité tarifaire
- Acquisition plus importante de bus électrique voir même trolley bus (sans batterie)
- Développement d'une filière bio – GNV locale
- Promouvoir l'électrification des quais maritimes
- Prévoir parkings-relais aux transports sécurisés (caméras, gardiens !!!)
- Installation de nombreuses bornes GNV pour les cars, bus, poids lourds etc...

→ Aménager les espaces publics des villes moyennes pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Harmoniser le traitement des voies et trottoirs dans une même ville (ex : La Ciotat)
- Adapter les revêtements de sol (trottoirs + chaussée) pour les PMR sur les voies « douces »
- Plus de toilettes publiques
- Développer des panneaux d'information sur l'usage de nouveaux modes de déplacement non réglementé (ex : les trottinettes)
- Davantage de bancs publics sur les promenades
- Prévoir des matériaux pérennes, résistants, qui tiennent dans la durée
- Prendre en compte des zones d'ombre

→ Aménager les espaces publics des petites villes et villages pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Continuité des pistes cyclables sur la commune
- Parking spécial covoiturage
- Définir le statut des nouveaux moyens de déplacements (ex : trottinettes électriques etc...)
- Parking spécial pour camping-car et bateau « hivernage »

- Zone 30 en centre-ville
- Zone bleue 90 minutes max
- Boîtes à livres publiques

→ Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Transports intra-urbains pour éviter utilisation véhicule personnel pour rejoindre PEM
- Étudier le développement de l'offre de navettes maritimes sur le littoral de la métropole
- Mailler le réseau Bus Express aéroport / les gares / les portes d'entrée Métropole / les ports
- Aménager les aires de stationnement de véhicules particuliers (voitures / vélos...) aux abords des gares et PEM
- Intégrer les temporalités dans l'offre de service multimodale (correspondances à synchroniser entre les différents modes de déplacement collectif proposés : train / car-bus / tramway...)
- Améliorer l'offre de transport entre gares maritimes et centre-ville Marseille
- Développer une application unique sur mobile pour l'offre globale de mobilité métropolitaine (capteurs à prévoir sur aires de stationnement / PEM pour informer sur capacité / disponibilité + état du trafic en temps réel...) + anomalies / dysfonctionnements → grèves / annulations / retards... + régulation trafic (ex : offre multimodale pour aller point A à point B avec temps optimal)

→ Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Mettre en place une tarification simplifiée voir unique sur la Métropole (abonnement occasionnel)
- Situer les parkings relais assez proches des centres villes pour « limiter » l'usage de la voiture et favoriser vélo/marche
- Favoriser toujours des alternatives à la voiture : voies cyclables, trottoirs inaccessibles aux véhicules, transports collectifs et parkings voitures limités/payants unique

→ Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Développer l'incitation financière (IKV, covoiturage)
- Développer des voies dédiées au covoiturage
- Développer de nouveaux Services de mobilité fiables
- Développer le conseil en mobilité
- Développer une application pour le temps réel et immédiateté de l'information
- Sensibiliser les collégiens/lycéens
- Rendre les modes « actifs » fashion
- Organiser des challenges pour inciter au changements de comportements

→ Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Développer les pédibus
- Développer un réseau de transport efficace, régulier, fréquent, peu cher, et surtout fiable
- Développer les plans de mobilité d'entreprise, à organiser avec les parkings de covoiturage
- Développer une information permanente par tous les moyens
- Développer des dépose-minutes pour les écoles

5.1.6. Atelier bassin Aix-en-Provence

→ Créer un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Faire coïncider les schémas métropolitain et communaux (SDC)
- Le réseau à venir est à sécuriser au maximum (tendre vers 100% ?) en évitant les chaussées routières
- Favoriser les zones de rencontre dans les centres urbains et les noyaux villageois (20 km/h)
- Préciser les conditions d'utilisation (en adaptant les voies ?) pour les Véhicules à Assistance Electrique et autres modes actifs (rollers, trottinettes, etc.)
- Préciser et fixer un échéancier pour les travaux

→ Développer des services pour faciliter l'usage du vélo

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Augmentation de la capacité de prise en charge des vélos dans les bus et les trains : rames dédiées dans les TER et places en soute dans les bus
- Intégration du temps de transport des vélos dans le système d'information sur les temps de trajet
- Obliger les entreprises à régler aux salariés la participation financière de 0,25 € par kilomètre (loi finance article 145)

→ Créer un Réseau Express Métropolitain (REM) (carte et niveau de service)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Mettre en place un tram-train entre Aix/Plan de campagne – la Pioline – Plan d'Aillane/ZA des Milles – La Duranne – Rognac/Vitrolles/Marignane
- Desserte Pertuis – Aix TGV
 - Aménagement de la ligne LER29 (GAP – AIX TGV – Aéroport)
 - Créer une sortie de l'autoroute à « la prise » (Meyrargues) (2 minutes) pour prendre les voyageurs en direction de AIX TGV et de l'aéroport. Au retour, arrêt à la prise, pour se rendre à Manosque et au-delà
- Harmonisation des tarifs bus/tram
- Créer des voies propres pour les bus dans la direction Marseille – Aix-en-Provence. Les voies propres pour les bus n'existent que dans un sens.
- Créer au plus vite les gares de Venelles et la Calade (figurent au PDU de 2015 du territoire du Pays d'Aix) (Lambesc– St Cannat – Rognes – La Roque – etc)
- Complémentarité entre les bus et les trains
- Conserver la gare de Septèmes

→ Créer 120 km de métro / tramway / bus + de service dans les pôles urbains (une carte par bassin et plus)

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Rendre le service fiable (respect des horaires, information, signalétique, application numérique...)
- Privilégier les sites propres au maximum
- Harmoniser la tarification, y compris vers le Var / Vaucluse et vers le Département des Alpes de Haute Provence (abonnement commun) y compris SNCF

→ Réduire la saturation routière des voitures et des poids lourds

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Favoriser le télétravail (financement des tiers lieux, incitations financières pour les entreprises)
- Réduire la saturation routière en fiabilisant les transports en commun
- Mettre en place des plateformes de réception de colis
- Moderniser les accès aux péages
- Favoriser les voies de co-voiturage
- Réaliser des parkings co-voiturage inter-villages (en dehors centres villages)

→ Diminuer la pollution, le bruit et les émissions GES de la circulation

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Transports en commun en site propre sur les réseaux express métropoles
- Déploiement systématique de bornes de recharge des véhicules électriques dans tous les parkings publics et privés
- Locomotive à hydrogène (H₂) pour les TER
- Bornes pour véhicules électriques dans tous les nouveaux projets immobiliers et d'urbanisme

→ Aménager les espaces publics du CV de Marseille, d'Aix et des villes moyennes pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Développer le stationnement en périphérie des noyaux villageois et réglementer l'offre de stationnement sur les voiries internes aux centres-villes
- Faire respecter la charte d'occupation de l'espace public et empêcher le stationnement illicite
- Trouver des leviers permettant d'assurer la cohérence du financement avec les orientations du PDU (ex : ne pas financer un parking dans le centre-ville)

→ Aménager les espaces publics des petites villes et villages pour mieux les partager, les rendre plus agréables et attractifs

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Faire respecter la charte d'occupation de l'espace public et empêcher le stationnement illicite

- Trouver des leviers permettant d'assurer la cohérence du financement avec les orientations du PDU (ex : ne pas financer un parking dans le centre-ville)

→ Améliorer la desserte et l'accessibilité des portes d'entrées de la métropole

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Mettre en place une liaison Aix/Toulon par Marseille Blancarde avec un gain de temps de 30 minutes
- Améliorer le niveau de service aux usagers aux portes (inter)nationales
- Aménagement Gare Marseille / Blancarde

→ Créer un réseau de 90 PEM sur le territoire métropolitain

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Augmenter le nombre de places de parking pour les PEM en périphérie
- Réserver les parking relais pour les transports en commun
- Bornes VE systématiques dans tous les Parking Relais (Hauts de Brunet...)
- Sécuriser les parking relais (caméras, surveillance)
- Salles d'attente avec signalétiques pour les piétons

→ Accompagner les changements de comportements par les services et outils d'aide à la mobilité

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Inciter les entreprises à accompagner les changements de comportement de leurs salariés (ex : à horaires en phase avec les transports, participations financières...)
- Avoir une plus grande diversité d'amplitudes horaires
- Mettre en place une plateforme publique ?
- Point de vente unique (1 seul abonnement)
- Tendre les tarifs vers « zéro »

→ Développer les partenariats avec les entreprises et grands générateurs de déplacements pour améliorer les mobilités

Les participants ont proposé les actions prioritaires suivantes :

- Favoriser le télétravail via la création d'espaces de co-working dans les villes
- Rapprocher les logements des lieux de travail, demander aux bailleurs sociaux de favoriser la location pour les gens qui travaillent sur la même commune (ou < 5km) que leur emploi
- Soutenir les associations vélo pour développer la pratique cycliste (RAMDAM)
- Faire évoluer les primes d'assurances pour favoriser l'éco-conduite (voir avec les assureurs)
- S'appuyer sur les associations de zones pour l'établissement de PDIE

5.2. Synthèse atelier thématiques

5.2.1. Atelier innovation – 01/03/2019

→ **Thématique 1.A : Quelles innovations en matière de mobilité pour améliorer le budget des ménages qui se déplacent d'un village vers la ville moyenne la plus proche ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Favoriser le contournement des villes pour éviter les entonnoirs (ex : Marseille) grâce à de nouvelles voies larges et à l'aménagement des voies existantes ;
- Créer des applications smartphone fiables, à jour et ergonomiques ;
- Mettre en place des pistes cyclables sûres de qualité ainsi qu'une aide municipale à la location et l'achat de vélos ;
- Améliorer la lisibilité des cartes des transports communs ;
- Élargir les horaires de bus les soirs et les weekends ;
- Développer l'information sur l'existence des lignes entre villes moyennes ;
- Mettre à disposition des correspondances entre navettes urbaines et inter-urbaines.

→ **Thématique 1.B : Quelles innovations en matière de mobilité pour améliorer le budget des ménages qui se déplacent d'un village vers une grande zone d'activité ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Inciter au changement des mentalités pour favoriser l'installation de professionnels (ex : médecins) dans les villages ;
- Rebooster le télétravail et revoir l'amplitude des horaires de travail ;
- Revoir la fonctionnalité des zones d'activités et créer des zones d'activités ainsi que des bureaux et du matériel partagés dans les villages ;
- Installer un parc de voitures GNP et électriques pour les personnes allant vers les zones d'activités ;
- Utiliser les rails inutilisés pour le vélo-rail ;
- Intégrer, lors de la création d'une zone d'activités, les moyens proportionnels pour y accéder ;
- Coupler PLU et PDU.

→ **Thématique 2.A : Quelles innovations en matière de mobilité pour améliorer la qualité de l'air dans les déplacements d'un village vers la ville moyenne la plus proche ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Ouvrir une ligne SNCF en demandant l'égalité de subventionnement entre les bus et les TER pour obtenir une égalité de tarifs ;
- Développer le vélo et les véhicules électriques en permettant d'intégrer les 2 roues dans les transports en commun ;
- Améliorer la coordination des horaires et des correspondances ;
- Améliorer la desserte du réseau de bus et développer le bus à la demande ;
- Réduire le transport routier au profit du fret ferroviaire ;
- Faciliter les transports urbains par la gratuité et rendre l'accès facile sur des itinéraires compréhensibles.

→ **Thématique 2.B : Quelles innovations en matière de mobilité pour améliorer la qualité de l'air dans les déplacements d'un village vers une grande zone d'activité ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Végétaliser au maximum les centres-villes ;
- Favoriser l'éco-conduite ;
- Favoriser le tissu humain et amical ;
- Ouvrir une ligne ferroviaire Pertuis-Avignon TGV, favoriser le fret et rouvrir / doubler la ligne Pertuis-Aix ;
- Simplifier l'utilisation des navettes de Pertuis ;
- Développer le télétravail et les bureaux de coworking ;
- Interconnecter les transports en commun et les points de covoiturage ;
- Installer une signalisation numérique sur la voie dédiée aux transports en commun aux heures de pointe ;
- Placer les points d'auto-stop sous vidéo-surveillance.

→ **Thématique 3.A : Quelles innovations en matière de mobilité pour réduire la place de la voiture individuelle dans les déplacements d'un village vers la ville moyenne la plus proche ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Créer des pistes cyclables protégées pour circuler en vélo ou vélos électriques en sécurité par rapport aux piétons ;
- Instaurer une solution de navette collective à la demande entre une ville moyenne et les villages proches (5 à 10 km) en heures pleines ;
- « Retrouver » le sens du contact convivial / humain ;
- Assurer la livraison regroupée des courses lourdes et encombrantes après être allé les choisir soi-même dans les commerces ou les marchés afin d'optimiser l'utilisation des navettes en heures creuses.

→ **Thématique 3.B : Quelles innovations en matière de mobilité pour réduire la place de la voiture individuelle dans les déplacements d'un village vers une grande zone d'activité ?**

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Favoriser la multimodalité dans un Parc-relais avec la même carte ou une application smartphone ;
- Réaliser des pistes cyclables sécurisées et continues (obligation pour les municipalités) et des parkings vélos sécurisés ;
- Lancer un système de points / cadeaux en guise d'incitation au covoiturage ;
- Créer des voies dédiées au covoiturage ;
- Favoriser les horaires décalés ;
- Déployer les offres de libre circulation « scolaire/étudiant » à l'échelle métropolitaine (coût max 10 euros) ;
- Favoriser l'auto-partage ;
- Pouvoir disposer d'outils de covoiturage sur smartphone.

5.2.2. Atelier environnement, qualité de l'air, santé – 07/03/2019

→ Transition énergétique

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Diminuer la pollution des transports maritimes en relançant le fret ferroviaire et fluvial sur le canal du Rhône ;
- Développer les modes de travail à distance et les horaires décalés (télétravail) ;
- Promouvoir la motorisation à l'hydrogène (en lien avec les industriels du Bassin de l'Étang de Berre) ;
- Développer les outils de communication pour garantir des trajets les plus courts en temps réels entre différentes solutions de modes alternatifs (covoiturage – bus – train – vélo...) ;
- Développer les transports en commun sur l'aire métropolitaine ;
- Favoriser le logement des salariés au plus près de leur lieu de travail.

→ Réguler l'usage de la voiture : stationnement et voiture partagée

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Instaurer la gratuité totale des transports en commun en cas de pollution plutôt que de mettre en place le système Crit'air ;
- Permettre l'accès aux parkings relais avec un ticket de transports en commun gratuit ;
- Développer une application qui facilite l'utilisation des transports multimodaux (carte, horaires...) ;
- Étaler la temporalité des déplacements à travers une gestion repensée des rituels horaires quotidiens et hebdomadaires (établissements scolaires, administrations...) ;
- Développer le covoiturage en entreprise ;
- Prioriser les transports en commun en zone de conflit d'usage (feux, carrefours, ronds-points...) dans le réseau urbain ;
- Instaurer une aide financière à la réalisation des parkings relais / parkings de covoiturage.

→ Réguler l'usage de la voiture : Zone à Faibles Émissions

Les participants ont priorisé les conditions suivantes :

- Rendre les parkings relais gratuits et attractifs ;
- Faciliter le report sur les transports communs et modes doux en augmentant l'offre de transports en commun et en communiquant dessus ;
- Favoriser des aménagements modes doux nombreux, sécurisés et continus ;
- Créer un titre transport unique et intermodal ;
- Proposer des mesures financières incitatives ;
- Sensibiliser les citoyens dès le jeune âge ;
- Prévoir une alternative au diktat de la vignette qui favorise l'exclusion sociale et privilégier les TC ;
- Accompagner la requalification sur les secteurs où l'on retrouve des ZFE.

→ Aménagement durable de l'espace public

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Bannir le stationnement sur les trottoirs et les aménager pour les vélos ;
- Articuler tous les documents de planification (PLUI, PLM, PCAET...) et prendre en compte les équipements ainsi que les permis de construire ;
- Renforcer la pédagogie auprès des automobilistes (respect de la priorité piétons – vélos) et de tous les usagers ;
- Créer des pistes cyclables plutôt que des bandes globales pour desservir les zones d'activités hors agglomération ;
- Privilégier les revêtements de voirie clairs (interdire le macadam noir ?) ;
- Prévoir des itinéraires vers des zones calmes présentant un cadre de vie de qualité ;
- Favoriser une gouvernance à différentes échelles territoriales.

→ Régulation des flux logistiques

Les participants ont priorisé les actions complémentaires suivantes :

- Prioriser le fret ferroviaire avec un service / établissement public, en profitant des infrastructures existantes et en les développant ;
- Mettre en synergie les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire, route...) ;
- Adapter le mode de livraison sur le dernier kilomètre : parking relais / point relais ;
- Profiter des infrastructures et entreprises publiques existantes du territoire qui ont nombreux avantages (portes d'entrées fluvial, mer, ferroviaire...) ;
- Limiter l'engorgement en réfléchissant aux plages horaires des activités ;
- Traiter des points noirs d'engorgement routier ;
- Gérer les flux de transit (ferroulage / fluvial).

5.2.3. Atelier cohésion sociale – 12/03/2019

→ Thématique 1 : Coûts de la mobilité

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Rendre le tarif occasionnel plus attractif :
 - Tenir compte des besoins de mobilité fluctuants dans l'année (pass mensuel ou annuel non adapté)
 - « post-paiement » qui récompense ceux qui utilisent le plus les transports collectifs (tarif dégressif) plutôt que l'abonnement qui oblige à anticiper ses besoins en mobilité
- Carte unique simplifiée : utilisation multimodale avec paiement facilité
- Covoiturage saisonnier pour les loisirs sportifs des familles
- Empreinte carbone d'un transport sur le pilote
- « x » premiers voyages mensuels gratuits sur le pass = droit à une mobilité minimum pour tous, quel que soit le statut
- Trouver un moyen pour les demandeurs d'emploi et d'asile
- Priorité à la voiture partagée : covoiturage et autopartage
- Cibler sur les métiers en tension les voitures solidaires
- Problème du manque de souplesse des assurances pour le covoiturage et l'autopartage
- Carte par jour ou 2-3 jours pour les touristes pour les inciter à ne pas utiliser la voiture
- Aider l'accès à la voiture solidaire : aide au permis, garage solidaire

→ Thématique 2 : Désenclaver les quartiers

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Marseille
 - Priorité : Désenclavement des quartiers prioritaires par le tramway
 - St Henri
 - St André : pôle d'échange + gare
 - Cité la Castellane
 - Cité le Plan d'Aou
 - Cité la Bricarde
 - Saint Antoine : pôle d'échange + gare
 - + Téléphérique Gare vers Hôpital Nord
 - Plus de transports en commun des quartiers prioritaires vers les centralités et les bassins d'emploi
 - ex : liaison en site propre de la gare de Gardanne vers la zone d'activité des Milles + Rousset
- Étendre l'amplitude horaire des TC (tôt et tard) pour accéder aux emplois, notamment pour les jeunes en formation, en apprentissage et en alternance
- Proposer une offre de transport à la demande pour ceux qui ne peuvent pas utiliser les TC (hors horaires par exemple)
 - Par ex. pour se rendre sur leur lieu de travail ou formation

- Vélo : développement dans tous les quartiers prioritaires du vélo (ou vélo à assistance électrique) en libre-service avec une tarification adaptée
- Développer les partenariats avec les entreprises à destination des employés habitants les QPV

→ Thématique 3 : Espaces publics + Personnes à Mobilité Réduite

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Libérer les trottoirs
- Développer les zones piétonnes dans les centres ville
- Améliorer l'offre de 2 roues « publics » dans les centres urbains dont motorisés
- Développer l'offre de recharge de véhicules électriques sur les espaces publics
- Proposer des stationnements pour les 2 roues non-motorisés
- Création d'un service spécifique au sein des opérateurs de mobilité
- Organiser en urgence un territoire inclusif
- Améliorer la sécurité autour des arrêts, notamment de bus
- Création d'un service de mobi-métropole pour les transports inter territoires
- Assurer la sécurité des déplacements piétons
- Réguler la place des deux roues motorisés
- Élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie manquants
- Un stationnement PMR facilité
- Favoriser et faciliter l'usage des réseaux classiques
- Créer un service de transport métropolitain complémentaires pour les personnes à mobilité réduite.

→ Thématique 4 : Services pour faciliter la mobilité

Les participants ont priorisé les actions suivantes :

- Développer le vélo électrique en libre-service en priorité sur les pôles d'échanges
- Parkings relais pour éviter les voitures en ville / autoriser le stationnement de nuit
- Adaptation des applis aux personnes handicapées (assistance vocale, grossissement des polices, etc.)
- Convention/partenariat avec les taxis pour certains horaires (soir) ou certains secteurs
- Appli claire, temps réel, « où est le bus », quelle meilleure solution de transport (en précisant si j'ai une poussette)
- Autopartage
- Rabattement vélo pour compenser le manque de bus mais besoin de parkings sécurisés ou au minimum des arceaux à chaque arrêt de bus, aux nœuds stratégiques, dans les gares, points de correspondance
- Fréquence des bus
- Application covoiturage ciblée sur les zones d'activité
- Rendre le vélo « fashion », aujourd'hui le scooter est plus attractif dans les Quartiers Politiques de la Ville
- Confort des zones d'arrêt.

5.2.4. Atelier financements de la politique mobilité – 14/03/2019

→ **Thématique 1 : Comme le financement de la politique mobilité nécessite des réalisations progressives dans le temps, quels sont selon vous les critères de priorisation des projets à retenir ?**

Les participants ont répondu à cette question en explicitant des modes de transports à privilégier (parkings relais & ferroviaire).

Les mentions les plus citées concernent des actions permettant :

- La création de parcs relais aux entrées de villes
- La réutilisation d'infrastructures existantes, ferroviaires notamment
- La mise en accessibilité pour tous (PMR, Séniors)
- L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de GES : modification des habitudes de déplacements et baisse de la congestion
- De favoriser le report modal au bénéfice des TC et modes doux
- L'amélioration de la fiabilité de l'offre de TC

→ **Thématique 2 : Quels sont les points forts et points faibles d'une augmentation du financement de la politique mobilité via la fiscalité des entreprises et/ou particuliers ?**

Les participants ont principalement identifié les points forts et points faibles suivants :

Points forts :

- Équité fiscale : utilisateur/payeur (camion étrangers)
- Qualité de l'infrastructure améliorée
- Augmentation prévisible des recettes
- Acceptable si le service est de qualité pour tous
- En cas de gratuité, réduction coût de recouvrement des tickets

Points faibles

- Baisse de l'attractivité économique de la région
- A l'heure actuelle, toute hausse de la fiscalité est difficilement envisageable
- Impact négatif sur les petites entreprises et les particuliers modestes
- Tous les usagers devraient payer au moins un peu, c'est un manque de reconnaissance sociale
- Voir si on peut économiser sur d'autres postes budgétaires
- Des impôts élevés dissuadent les entreprises de s'implanter sur le territoire
- Menaces sur l'emploi

→ Thématique 3 : Quels sont les points forts et points faibles d'une augmentation du financement de la politique mobilité par l'utilisateur ?

Les participants ont principalement identifié les points forts et points faibles suivants :

Points forts :

- Harmonisation des tarifs
- Accélération des développements (nouvelles mobilités)
- Diminution de la part des non-utilisateurs (utilisateur payeur)
- Pas de gratuité (n'existe pas)

Points faibles

- Non seulement ce n'est pas à l'utilisateur de financer l'augmentation du financement, ce n'est pas seulement le rôle des collectivités territoriales. Dans le cas de la Métropole AMP
 - L'Etat doit travailler à réduire la fracture territoriale
 - Il convient de monter des projets de financement Européen pour les collectivités territoriales
- Il y a une nécessité d'un projet directeur qui puisse inclure tous les objectifs : pollution, GES, bonne mobilité, équilibre des zones – Ceci ne peut pas être arbitré par les tarifs payés par l'utilisateur
- Augmentation des transports individuels donc augmentation de la pollution
- Risque d'isolement des populations les plus défavorisées
- Une part réduite doit être engagée par l'utilisateur pour l'encourager à prendre les transports en commun et le responsabiliser. Harmoniser la contribution sur toute la Métropole AMP. Harmoniser le multimodal : Tram, Tramway, Métro ce qui n'est pas le cas actuellement
- On n'arrive pas à faire payer correctement l'utilisateur (fraude) et globalement même en augmentant la contribution, la contribution de l'usage restera faible : ce ne sera pas suffisant

→ Thématique 4 : Ressources nouvelles pour le financement de la politique mobilité

Les participants ont proposé des ressources nouvelles de financement :

- « Pollution » : taxe avion, ferries, cars de tourisme
- Taxe sur les entreprises de plus de 100 salariés qui ne font pas de Plan de Mobilité + Incitation financière pour covoiturage / modes actifs
- Contribution / taxe nouvelles → usager routier VP : péage urbain par zone ou par véhicule
- A la fin des contrats DSP : récupérer la gestion (Tunnel Prado Carénage – Parkings Gestionnaires) et affecter les bénéfices sur les investissements mobilité
- Taxe des transports Marchandises en ville et sur les autoroutes : « taxe Ségolène ».

5.2.5. Atelier Partage de l'espace public – 19/03/2019

→ Les leviers pour un partage de l'espace public

Les participants ont priorisé les leviers suivants :

- Une politique tarifaire incitative combinée à l'augmentation de la place laissée aux transports en commun pour permettre un gain de temps ;
- Un stationnement et des équipements vélo sécurisés (box fermés) rendus obligatoires dans les supermarchés et les immeubles par le Plan Local d'Urbanisme ;
- Une politique de verbalisation homogénéisée avec une seule police au niveau métropolitain ou même national ;
- Une connaissance des déplacements et des itinéraires des véhicules et autres modes ;
- Une politique d'information et de communication ainsi qu'un travail avec les acteurs concernés ;
- La réalisation d'un réseau cyclable utilisant le partage de la voirie (zone 30...) en ville et des itinéraires sécurisés dans les secteurs moins denses.

→ Les freins à un partage de l'espace public

Les participants ont priorisé les freins suivants :

- Le manque d'information sur les modes de déplacements possibles ;
- La difficulté à supprimer le stationnement sur les trottoirs ;
- L'absence d'un réseau de proximité intercommunal pour inciter à l'usage des transports en commun ;
- La crainte des commerçants de perdre leur clientèle si le stationnement est déplacé à l'écart de leur commerce ;
- Le manque d'information sur les subventions existantes pour financer l'aménagement de l'espace public ;
- L'augmentation du coût du « Pass métropolitain » pour les usagers qui ont des besoins locaux et l'absence d'un ticket intégral pour les déplacements occasionnels ;
- Le manque de jalonnement vélo et d'itinéraires sécurisés et adaptés.

5.2.6. Atelier Générateurs de mobilité – 27/03/2019

→ Portes d'entrées (inter)nationales et régionales

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- L'existence de pôles multimodaux à Miramas, Istres... ;
- Une meilleure desserte de la gare Aix TGV pour les villes moyennes environnantes ;
- Un accès aux transports en commun pour les vélos ;

→ Pôles d'activité

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- L'optimisation des réseaux ferrés existants (ex : Aix – Rognac – Pôle d'Activité d'Aix en Provence, Côte Bleue pour Fos et Lavera, Gardanne – Carnoules pour Rousset – Peynier) ;
- Une politique de construction de logements au plus près des zones extra-urbaines permettant aux salariés de se rapprocher de leur lieu de travail ;
- Le renforcement des initiatives déjà prises par les entreprises (ex : Arcelor-Mittal – Aubagne/Gémenos et Clésud (Miramas/Grans) pour le co-voiturage) ;
- Le maillage des pôles d'activité par des pistes cyclables afin de les relier aux villes voisines dans un rayon d'au moins 5 km ;
- Des alternatives innovantes pour tous les pôles d'activité ;
- La priorité accordée au développement économique et commercial dans les pôles urbains.

→ Grande logistique

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- L'intérêt convergent entre tourisme et entreprises avec la mise en place de navettes fluviales sur l'Étang de Berre ;
- L'accélération de la réalisation du contournement Fos/Salon ;
- L'augmentation de la capacité de la voie ferrée (Clésud) vers le port ;
- Le report modal vers le fret ferroviaire ou le fluvial ;
- L'intégration systématique du vélo et du piéton dans tous les aménagements des sites logistiques ;
- La coordination entre les acteurs publics et privés.

→ Tourisme et loisirs

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- Le relai offert par les associations pro-vélo (collectif Ramdam et 6 associations sur les territoires) ;
- La participation des responsables de sites et des organisateurs de festivals à la mise en place de la signalisation verticale, entre autres pour les vélos.
- L'extension de l'offre de service de transports en commun THNS et REM le dimanche, l'été, en soirée ;
- L'expérimentation et le développement des services de mobilité ;
- Le développement des liaisons vélo à proximité de 5 km des voies vertes ;
- La mise en place d'un stationnement à tarif réduit pour les co-voitureurs.

→ Universités

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- L'amélioration de la desserte des gares ou des pôles d'échange vers les sites universitaires (ex : pour St Jérôme, débranchement des lignes principales) ;
- L'instauration de voies sécurisées ;
- L'adaptation des mobilités aux rythmes des étudiants (cours à des endroits différents et le soir) ;
- L'amélioration de l'accessibilité des sites d'enseignement supérieur et leurs connexions ;
- Des services de mobilité adaptés aux étudiants.

→ Écoles, collèges, lycées

Les participants ont mis en exergue les leviers suivants :

- La sécurisation des axes pour vélos par une séparation physique réelle avec les voitures ;
- La formation des parents avec les enfants ;
- La mise en avant du gain financier représenté par le déplacement doux (piéton-vélo) ;
- L'augmentation de la signalisation verticale qui valorise l'usage du vélo et sa reconnaissance ;
- L'élaboration d'une application smartphone qui donne sur le département l'itinéraire le plus sécurisé entre l'école – le collège – le lycée et le domicile de l'élève ;
- Le financement d'un antivol en U et de matériel d'éclairage de nuit pour les cyclistes scolarisés ;
- Des subventions aux associations qui proposent des ateliers d'initiation au vélo et au Code de la route.

5.2.7. Atelier vélo – 15/05/2019

→ Synthèse du travail sur les services

Les participants ont, grâce à leur regard d'expert et/ou d'utilisateur, décelé des points durs sur lesquels s'appuyer afin de travailler sur les enjeux des mobilités à vélo :

- La sécurisation, notamment par le biais de parkings ou d'arceaux. La sécurité des pistes et bandes cyclables ressort aussi comme un élément essentiel.
- La continuité, par la cohérence entre le vélo et les autres modes de transports, notamment collectifs.
- L'accessibilité, grâce à des aides offrant l'opportunité à tous les métropolitains de se déplacer à vélo.
- La fluidité, en limitant les coupures au sein des voies cyclables, notamment dans des zones urbaines (carrefours, terrasses, routes étroites ...).
- L'information, incluant également les usagers ponctuels comme les cyclotouristes dans le système vélo.
- La diffusion de ce mode de transport et de ses bienfaits, à travers une communication positive et engagée.

Pouvoir stationner son vélo facilement et en sécurité

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Les arceaux représentent une solution pertinente pour un stationnement sécurisé, ils doivent cependant répondre à certains critères
 - Créer des arceaux qui ne peuvent pas être utilisés par d'autres modes de transport que le vélo (comme les 2 roues motorisés)
 - Prévoir une hauteur d'arceau suffisante afin de s'adapter à tout type de cadre de vélo
 - La Métropole doit créer des normes, ou une charte concernant les arceaux afin d'avoir une homogénéisation de l'équipement sur le territoire métropolitain
- ◆ Le vélo partage l'espace public avec l'ensemble des modes de transports, il est ainsi important d'agir globalement afin de préserver une cohérence entre les différents modes, et de développer la place du vélo.
 - Limiter l'entrave des 2 roues motorisés pour les déplacements à vélo
 - Créer des stationnements pour 2 roues motorisés afin de limiter le stationnement « sauvage »
 - Verbaliser ceux étant stationnés illégalement le long des trottoirs, gênant ainsi les couloirs réservés aux vélos
 - Créer des stationnement vélos à la place de ceux réservés à la voiture, et non pas sur les trottoirs afin de ne pas altérer les déplacements des piétons.
- ◆ Les boxes sont une solution au stationnement qui doit être approfondis
 - Créer des boxes sécurisés dans les parkings voiture existants

- Généraliser les boxes individuels en ville, dans les zones résidentielles
- ◆ Les participants ont relevé la nécessité de préserver une cohérence entre stationnement et besoin autour des lieux d'attraction
 - Créer des garages sécurisés en priorité dans les gares, afin de répondre au besoin de stationnement de moyenne et longue durée
 - Établir un maillage cohérent autour des lieux de vie, tels que les stades, cinémas, parcs, mairies etc ..
- ◆ D'autres sujets ont été relevés par les participants
 - Lutter contre le vol de vélos par un marquage GPS, en prenant exemple sur ce qui est réalisé à Grenoble
 - Délivrer des subventions ou des aides aux bailleurs, commerces et copropriétés qui favorisent un stationnement sécurisé
 - Assurer une accessibilité à tous aux abris sécurisés
 - Éviter les râteliers de stationnement pince-roue, jugés peu efficace en termes de sécurisation

Faciliter l'équipement en vélo des habitants

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Utiliser les aides, notamment financières, afin d'améliorer l'équipement en vélo des habitants
 - Établir des aides justes qui ciblent davantage les personnes les plus modestes. Il s'agirait de créer des partenariats entre la Métropole et les services sociaux afin de fournir des vélos aux personnes ne pouvant pas s'en procurer.
 - Mettre en place le chèque vélo
 - Étendre les aides à l'achat à tous les types de vélos (non électrique, vélo cargo), en prenant exemple sur ce que fait Nantes
 - Cibler les aides pour les déplacements urbains, et non pas pour les pratiques de vélo loisirs sportifs, en supprimant notamment celles pour les VTT électriques de plus de 250 Watts.
- ◆ Prendre appui sur la location afin de permettre à tous de faire du vélo, sans les contraintes de l'achat
 - Développer le périmètre de l'offre de vélos en libre-service, en ciblant notamment les quartiers défavorisés
 - Établir des tarifs sociaux pour la location de vélo de moyenne et longue durée
 - Maintenir et développer la location de vélos classiques
- ◆ Mettre en place des services facilitant la bonne pratique et la diffusion du vélo
 - Établir un système d'enlèvement des épaves vélos en y intégrant une redistribution aux ateliers vélos. Cela permettrait à l'activité vélo de s'inscrire dans une démarche d'économie circulaire, de créer de l'emploi et de proposer aux usagers des vélos de seconde main à prix plus abordables.
 - Proposer des pompes dans les espaces de stationnement sécurisé

- ◆ Utiliser des points d'appuis physiques facilitant la pratique du vélo
 - Créer une maison du vélo en gare centrale
 - Proposer un soutien aux ateliers participatifs d'entretien et de réparation

Articuler vélo et transports en commun

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Adapter les transports en commun à l'emport des vélos des usagers
 - Prévoir un système d'emport de vélos non pliants dans l'ensemble des trains et cars métropolitains. Utiliser des racks ou de l'espace en soute, à raison de 8 places par tramway et 6 places par bus.
 - Ne pas « phaser » l'autorisation des vélos et trottinettes pliables dans les réseaux métropolitains : prévoir une mise en application immédiate
 - Autoriser l'emport des vélos non pliants dans le tramway (hors heures de pointe)
- ◆ Faciliter l'accès aux points stratégiques des transports en communs
 - Améliorer l'accès à vélo aux quais des gares, stations de métro (grâce notamment à des goulottes)
 - Mettre en place une signalisation efficace pour les wagons équipés de places vélo
- ◆ Les participants ont également identifié d'autres actions en faveur de l'articulation entre vélo et transports en commun
 - Renforcer l'offre d'emport des vélos sur les lignes à vocation touristique
 - Proposer du stationnement sécurisé des vélos et des services vélos (location) dans tous les pôles d'échange

Soutenir les nouvelles innovations et expérimenter

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ L'utilisation des données dans l'optique d'une amélioration des services et des infrastructures apparaît comme le levier majeur pour le soutien des innovations
 - Soutenir et favoriser par le financement et la communication les initiatives associatives de recueil de données libres, propositions et mises en réseau
 - Récupérer les données de flux des systèmes de vélos en libre-service dans une optique de constante optimisation du réseau vélo
 - Généraliser le comptage vélo par bornes auto sur axes principaux
- ◆ Soutenir et encadrer tous les types de transports à vélo / trottinette
 - Impulser le développement des vélos-cargos et des services les utilisant
 - Autoriser le free-floating en l'encadrant, notamment par des zones de dépose précises afin de limiter le stationnement sauvage

- ◆ Utiliser des moyens traditionnels de communication et d'échange afin de développer l'utilisation du vélo
 - Mettre en place un système de concertation avec les associations
 - Mettre en scène le vélo dans toutes les communications de la Métropole, en prenant notamment appui sur les élus

Informier et sensibiliser les habitants

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Utiliser les moyens de communications média et hors-média comme premier levier d'information et de sensibilisation
 - Diffuser une image positive du vélo
 - Intégrer le vélo dans la communication des institutions et y impliquer des élus
 - Prendre appui sur les médias afin de faire prendre conscience de l'impact positif du vélo sur la santé.
 - Faire prendre conscience de l'aspect sécuritaire du vélo, contre l'image négative que peuvent avoir les usagers à ce sujet
 - Utiliser les différents magazines existants sur le territoire afin d'informer sur la pratique du vélo et sur les aménagements existants
 - Sensibiliser les habitants sur le partage de la voirie via des panneaux de communication
- ◆ Impliquer directement les habitants afin d'activer un changement de comportement
 - Créer et développer des challenges mobilité dans les entreprises et les établissements scolaires
 - Mettre en place des faux PV de sensibilisation au respect de la réglementation
 - Informer et sensibiliser les habitants via des ateliers participatifs de réparation, et des conventions de partenariat
- ◆ Mettre en place une maison du vélo

S'informer et se diriger à vélo

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Optimiser le balisage et la signalisation
 - Généraliser le balisage en y intégrant les temps de parcours
 - Dans les pôles d'échanges, flécher les destinations inférieures à 5km
- ◆ Prendre appui sur les initiatives associatives afin d'accompagner l'utilisation du vélo
 - Déployer et soutenir les applications de type RAMDAM
 - Établir une concertation entre les réseaux associatifs et le prestataire sur le GPS vélo

- ◆ Les participants ont identifié d'autres actions à mettre en œuvre
 - Créer un abonnement des itinéraires vélos
 - Contrôler l'obligation des plans de mobilités pour les entreprises, administrations et établissements scolaires
 - Rendre visibles, identifiables accessibles et animées les boutiques mobilités

→ Synthèse du travail sur les infrastructures

Après avoir travaillé sur les services, les participants se sont concentrés sur les propositions du Plan Vélo liées aux infrastructures.

Prévoyant un phasage à 2024 et 2030, le Plan Vélo inclut de nombreuses voies cyclables sur l'ensemble du territoire métropolitain. Afin d'affiner le travail et d'appuyer sur la précision des contributions, les participants ont été invités à travailler sur un bassin de mobilité en particulier.

Une vision globale des productions permet d'identifier des enjeux clés relevés par les participants représentant tous les bassins de mobilité.

La **continuité des infrastructures** apparaît comme une priorité dans la réflexion des participants. Il s'agit d'un élément qui, s'il n'est pas respecté, peut contraindre grandement la pratique du vélo.

La **sécurisation**, notamment par le biais d'une limitation des bandes cyclables au profit de pistes sécurisées, est également relevée comme un enjeu majeur pour les pratiquants.

La **connexion aux points stratégiques** comme les gares, centres-villes ou encore les zones d'activités permettraient une pratique plus globale du vélo, et une limitation de l'utilisation de la voiture.

Les participants ont enfin alimenté le débat de leur connaissance approfondie du terrain, permettant une catégorisation précise des infrastructures à mettre en place localement. Les notions de routes dangereuses, espaces étroits ou encore des aspects topographiques ne sont possibles que grâce à une connaissance fine du territoire, et permettent d'établir des infrastructures cohérentes.

Bassin de mobilité de Marseille

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Revoir les objectifs du Plan Vélo à la hausse, et mettre en œuvre les moyens financier et humains pour les atteindre
 - Ne pas être régressif sur les 220 millions d'euros nécessaires à l'atteinte de l'objectif de 3% de part modale en 2023
 - Ajouter un total de 350 km de voies cyclables pour 2024 : lier le nombre de km d'aménagements par habitant à l'ambition de part modale

- Viser un objectif de part modal de 5% pour 2024 et non pas 2030 comme c'est annoncé actuellement par le PDU. Se baser sur l'objectif national de 9% pour 2030
- Mettre en place les moyens humains nécessaires à la réalisation des ambitions
- ◆ Assurer la continuité des aménagements en milieu urbain, ainsi qu'entre les différentes communes
 - Prévoir des continuités, même imparfaites avant 2024, notamment vers l'Est (v65) et le Nord (v64)
 - Établir un traitement soigné des carrefours sans interruption
 - Assurer une continuité 24h/24 des aménagements, élément charnière des voies traversant les parcs (ex : parc de la Moline)
- ◆ D'autres actions ont été identifiées pour le bassin de Marseille
 - Préserver la vitesse limite de 15km/h dans les zones denses (canebière), mais ne pas l'appliquer ailleurs.
 - Retraiter le 1^{er} et le 2^e Prado ainsi que le boulevard Michelet, notamment sur les contre-allées

Bassin de mobilité d'Aix-en-Provence

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ La problématique principale relevée sur ce territoire concerne les connexions des points d'attraction
 - Établir une extension vers la gare TGV de la ligne Aix – Pôle d'activité, en y intégrant des stationnements sécurisés en gare afin de convenir aux déplacements pendulaires
 - Un accès à la gare de Simiane ou à Gardanne permettrait de desservir les pôles des Milles et de Plan de Campagne
 - La ligne Aix – Pôle d'activités passant par la Pioline doit permettre l'accès à la zone commerciale ainsi qu'au pôle de la Duranne. Ces tracés pourraient se rejoindre au village des Milles
- ◆ Traiter les points durs et proposer des aménagements provisoires en amont de la mise en place de pistes cyclables sécurisées afin de préserver la continuité des itinéraires et leur jalonnement

Bassin de mobilité Sud-Est

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Les participants de cet atelier de travail ont défini un principe général actant que la priorité des pistes sécurisées ne doit pas bloquer le déploiement général du système

vélo. Des parcours alternatifs et provisoires représentent une solution plausible, ainsi qu'un jalonnement efficace pour assurer la continuité. Les participants demandent une concertation pour chaque nouvelle ligne ouverte.

- ◆ La connaissance approfondie du territoire a permis la proposition de modification et/ou créations de nouveaux aménagements cyclables
 - Éviter la ligne droite de la RD8n entre le village de Cuges et le début du col de l'Ange en utilisant la rue de la Pierre Blanche
 - La voie entre La Ciotat et Ceyreste est suffisamment spacieuse pour y faire une voie cyclable protégée (sur la D3) qui sera plus roulante que la voie douce
 - La voie qui part à l'Ouest de la gare de La Ciotat ne permet pas de faire une piste cyclable par manque de place. Il s'agit cependant d'un projet pertinent pour relier les plages
 - L'accès aux Calanques et le double sens cyclable sur le Vieux Port de La Ciotat sont dangereux car rien n'est actuellement prévu
 - Prolonger la ligne La Penne – Aubagne – Gémenos jusqu'à Saint-Zacharie par le Moulin de Redon car la route plus au Sud est trop dangereuse.
- ◆ D'autres aménagements locaux ont été identifiés comme pertinents par les participants
 - Considérer l'axe Aubagne / La Ciotat (v65) comme un réseau structurant
 - Prévoir des pistes cyclables malgré les nouveaux travaux du port de La Ciotat
 - Utiliser provisoirement les quartiers des Gargues et les raccorder à l'avenue des caniers (ZA Paluds) sur l'axe la Penne – Aubagne – Paluds
 - Adapter la ligne sur La Ciotat : la voie douce actuelle ne permet pas de faire partie du réseau structurant
 - Les bornes anti accès motorisé empêchent l'utilisation quotidienne et rendent la portion inaccessible pour les vélos cargo, vélos handicapés ou équipés de remorques et sacoches
 - Le partage de la voie entre piétons et cycles est compliqué par manque de délimitation
- ◆ Les participants ont identifié deux autres actions importantes à mentionner pour le bassin Sud-Est
 - Mettre en place un comité de suivi par bassin et un comité global
 - Inclure des espaces de stationnement vélo près de la gare routière et de l'autoroute, via des zones relais

Bassin de mobilité Ouest Étang de Berre

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Les participants travaillant sur le bassin de mobilité Ouest Étang de Berre ont principalement identifié des voies cyclables à étudier / aménager
 - Créer en priorité des liaisons sécurisées entre Miramas et Istres, Istres et Fos, Fos et Port de Bouc. Ces connexions sont primordiales, notamment à cause de la dangerosité actuelle de leur utilisation.

- Mettre en place des sites propres intégrables au réseau express entre Miramas et Istres, portion très empruntée par les sportifs et touristes.
- Créer une bande cyclable sur la D51 entre Port de Bouc et Saint Mitre et un mix entre bande et piste cyclable sur la D5 entre Istres et Martigues.
- Établir une liaison entre Lavéra et les Laurons, entrer en contact avec EDF pour cette portion.
- Relier Istres, Saint-Mitre et la ZAC de Martigues par un mix entre sites propres et bandes cyclables
- Proposer des solutions d'aménagements pour désenclaver Port-Saint-Louis
- ◆ Développer les zones de stationnement pour vélo
 - Créer une multitude de parkings vélo, éléments essentiels pour une utilisation de ce mode de transport en toute sécurité. Les propositions concernent des lieux de forte affluence comme des plages ou gares.
 - Gare Miramas
 - Gare Istres Rassuen
 - Gare Port de Bouc
 - Fos Croix-Sainte
 - Lavéra
 - La Couronne
 - Sainte Blaise
 - Les Laurons Plage
- ◆ Engager les acteurs du territoire pour une transition vers le vélo effective
 - Monter une concertation avec Port Saint-Louis et Fos
 - Associer la mairie de Fos et le Grand Port Maritime de Marseille
- ◆ Favoriser les voies partagées comme aménagement cyclable
 - Établir une voie partagée le long de la voie ferrée entre Salon de Provence et Miramas
 - Réaliser ce type d'aménagement sur les petites routes entre Salon Gare et Miramas Gare

Bassin de mobilité Nord-Ouest

En complément ou appui des propositions faites dans le cadre du Plan Vélo, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Les participants travaillant sur le bassin Nord-Ouest ont relevé trois actions à réaliser d'urgence
 - Priorité 1 : établir une connexion entre La Barben et Miramas pour assouvir des besoins de déplacements quotidiens
 - Priorité 2 : créer une variante sur petite route au sud de la D 113 et de l'A54 entre Salon-de-Provence et Saint Martin de Crau
 - Priorité 3 : construire une voie verte sur les berges du canal EDF entre Salon-de-Provence et Lamanon
- ◆ Assurer la continuité des aménagements existants et de ceux prévus par le Plan Vélo

- Établir des itinéraires de continuité reliant des aménagements en site propre entre eux : Lançon – Pelissanne – Salon-de-Provence – Eyguières – Fontvielle – La Barben. L'objectif est d'arriver à terme à une « vélo route » entre Arles et Aix. Il est envisageable de jalonner sur des itinéraires provisoires en attendant la mise en place effective des aménagements cités
- Jalonner le Tour de la Métropole à vélo pour assurer la continuité entre Mallemort, Sénas, Lamanon, Eyguières et Salon
- ◆ Réaliser plusieurs aménagements sur des communes trop peu équipées en infrastructures vélo
 - Sénas
 - Relier à Orgon (vers EV8 et vers voie verte v862) par une route partagée en bord de voie ferrée ou un aménagement en bord de canal.
 - Relier Mallemort par des voie partagées sur le val de Durance (v862)
 - Eyguières
 - Relier Lamanon par des voies vertes sur les berges de canal afin d'éviter les routes dangereuses pour la pratique du vélo
 - Relier Salon-de-Provence par un tracé sur l'ancienne voie ferrée (par le pont du canal du congrès)
 - Connecter avec la future voie verte entre Eyguières et Fontvielle

5.3. Synthèse atelier territoriaux n°2

5.3.1. Atelier Bassin de Marseille – 28/03/2019

→ Bassin de proximité Marseille Nord

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

- L'existence de voies réservées aux cars sur l'autoroute ;
- L'existence de plateformes logistiques en dehors de Marseille avec l'usage de véhicules propres pour les livraisons ;
- La plantation d'arbres dans les espaces publics ;
- Le passage régulier et fiable de la navette maritime dans le Grand Port Maritime de Marseille ;
- Le Réseau Express Métropolitain en cours d'élaboration, comprenant un pôle d'échange sur autoroute avec un parking relais et la possibilité d'utiliser un pass intégral ;
- Le transport ferroviaire et le Tram-train ;
- L'extension du tramway jusqu'à la Castellane, possiblement jusqu'à St Antoine ;
- Le Plan Vélo et l'aménagement du littoral en conséquence ;
- Le réseau des transports en commun « Site propre 2030 » qui doit engager une réflexion sur l'extension des lignes de métro au Nord et à l'Est ainsi que sur le B2 ;
- La création d'un réseau sur le Canal de Marseille et le ruisseau des Aygalades ;
- La création d'une station vélo en libre-service et de stationnements vélos sécurisés ;
- Le covoiturage et des voies réservées au co-voiturage ;
- La réduction de l'espace dédié à la voiture ;
- La pédagogie à destination des citoyens puis le recours à la verbalisation.

→ Bassin de proximité Marseille Est

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

- La mise en service du BHNS sur la L2 ;
- La Voie Vélo structurante sur les boulevards urbains ;
- L'existence du « Fil vert » le long de l'Huveaune malgré un manque de moyens de transport dans cette Vallée ;
- Le maintien indispensable du projet de la LINEA ;
- L'importance d'un renforcement de la mobilité par le rail ;
- La nécessité d'articuler les autorisations de construction dans les quartiers qui disposent encore d'espaces disponibles avec un développement de l'offre de transports en commun ;
- La réfection de la voirie pour les deux-roues ;
- L'extension du service de bus en début de soirée entre les villages et le centre-ville ;
- Le lien Marseille – Aubagne – Aix ;
- La mise en place de navettes le soir et la nuit vers les parkings relais dont le nombre devrait être accru de manière significative.

→ Bassin de proximité Marseille Centre

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

- Le besoin de libérer les trottoirs des véhicules au moyen de la verbalisation et des prix rendus plus attractifs du stationnement souterrain
- Le retrait du mobilier urbain des trottoirs ;
- Le recours aux navettes maritimes ;
- La végétalisation des pistes cyclables et des cheminements piétons ;
- La réduction de l'usage de la voiture ;
- Le besoin de créer davantage de parking relais ainsi que des voies de délestage aux portes d'entrées internationales ;
- L'accessibilité du métro pour les personnes à mobilité réduite ;
- L'éclairage de l'espace « modes actifs » ;
- Le développement d'une voie piétonne (ex : voie le long de l'Huveaune) ;
- L'augmentation de la fréquence et de la plage horaire des bus, tram et métro ;
- La mise en place d'emplacements de recharge et de partage des voitures électriques ;
- Un tramway sur l'axe Joliette – Vieux Port – Corniche ;
- L'augmentation du nombre de navettes maritimes.

→ Bassin de proximité Marseille Sud

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

- Le développement d'un cheminement pour piétons et vélos de la plage vers l'intérieur de la ville ;
- Le développement du contournement du centre-ville de Marseille ;
- Une voie vélo dédiée ;
- Le maintien des fréquences de bus pendant les vacances et l'extension des horaires de soirée ;
- Le potentiel d'attractivité touristique du secteur Sud ;
- Le transport vers les Goudes grâce à une voie supplémentaire en transports doux ou aux navettes maritimes ;
- L'accès au Parc des Calanques par le biais d'aménagements pour le vélo ou le bus ;
- La création de parkings relais supplémentaires.

5.3.2. Atelier Bassin Nord-Ouest – 04/04/2019

→ Bassin Nord Salon-de-Provence

En matière de transports en commun, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Augmenter le service en bus depuis Mallemort en direction de Salon-de-Provence, d'Aix et de Marseille aux heures de pointe ;
- Créer une navette entre Charleval et La Roque d'Anthéron et entre Lambesc et Mallemort / Senas pour rejoindre les bus en direction d'Aix / Avignon ;
- Créer une navette entre Mallemort et Sénas pour rejoindre les bus en direction d'Avignon ;
- Mettre en place un bus direct entre Salon et Mallemort pour les élèves en SEGPA ;
- Développer des lignes de bus supplémentaires pour aller de Mallemort / Sénas / Charleval à Aix ;
- Renforcer les lignes directes de Mallemort à Avignon ;
- Améliorer la connexion entre les villages et les gares de proximité (notamment celle de Lamanon) ;
- Proposer une ligne de bus plus directe entre Charleval et Lamanon ;
- Installer davantage d'arrêts de bus en campagne.

En matière de réseau cyclable, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Créer des pistes cyclables nettement délimitées ;
- Sensibiliser les écoles à l'usage du vélo ;
- Réaménager les routes en incluant systématiquement une piste cyclable ;
- Développer les parcs-vélos sécurisés dans les petites communes ;
- Utiliser tous les canaux d'irrigation pour en faire des pistes cyclables ;
- Proposer une location de vélos près des arrêts de bus ;
- Matérialiser une piste cyclable entre Mallemort et Lambesc.

En matière de transport ferroviaire, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Augmenter la fréquence du train entre Lamanon et Marseille aux heures de pointe ;
- Doubler et électrifier la ligne de train Aix – Marseille.

En matière de transport routier, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Créer un parking de covoiturage au rond-point des Quatre Chemins ;
- Agrandir et sécuriser le parking de la gare de Lamanon.

→ Bassin Salon-de-Provence

En matière de transports en commun, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Instaurer un service de navettes vers les gares TGV d'Aix et d'Avignon ;
- Créer ou détourner des lignes de bus pour desservir les parkings de covoiturage.

En matière de réseau cyclable, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Multiplier les places de parking-vélo en ville ;
- Prévoir une voie cyclable à St Chamas ;

- Consacrer des espaces au stationnement des deux roues motorisés ;
- Prévoir une voie verte le long du canal EDF entre St Chamas et Sisteron ;
- Utiliser les canaux pour former un réseau vélo structurant ;
- Relier par un réseau cyclable en étoile à partir de la gare de Salon-de-Provence les communes d'Eyguières, d'Alleins, de Pélissanne, de Lançon, de Grans, de St Chamas, de Miramas et la gare de Lamanon.

En matière de transport ferroviaire, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Proposer des trains entre Salon et Marseille / Avignon avec une meilleure amplitude horaire.

En matière de transport routier, les participants ont proposé les actions suivantes :

- Créer un rond-point entre Lançon et la route des Baïsses ;
- Supprimer les places de parking en créneaux dans le but d'agrandir les trottoirs et de créer une bande cyclable rue Massenet et allées Craponne ;
- Créer une aire de covoiturage et un échangeur global.

→ Bassin Lançon-de-Provence

En matière de transports en commun les participants ont identifié les points forts suivants :

- La desserte des quatre communes du bassin par un Réseau Express Métropolitain aux cadences rapides.

En matière de multimodalité, les participants ont identifié les points forts suivants :

- La création du Pôle d'Échange Multimodal de Coudoux ;
- La création de boulevards multimodaux à La Fare et Coudoux.

En matière de réseau cyclable, les participants ont identifié les points forts suivants :

- L'éloignement du réseau vélo par rapport aux véhicules motorisés qui garantit davantage de sécurité vers Pélissanne et Lançon.

En matière de transport routier, les participants ont proposé les actions suivantes :

- La création d'un échangeur à Coudoux pour aller au sud ;
- La création d'un parking de covoiturage à La Fare.

5.3.3. Atelier Bassin Est de l'Étang de Berre

→ Bassin de proximité Rognac

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Rognac, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Réalisation d'aménagements routiers pour limiter la congestion, favoriser le partage de la voirie ou apaiser les secteurs résidentiels.** Cela comprend les propositions suivantes :
 - Création d'échangeurs autoroutiers pour limiter les traversées d'agglomération dans les déplacements domicile-travail :
 - Coudoux : liaison A7/A8
 - CD20/A7
 - Entrée d'autoroute sur l'A7 au niveau de Salon vers Marseille
 - L'étude de la gratuité des autoroutes interurbaines aux heures de pointes pour inciter leur usage et dégager les voies secondaires
 - La requalification de certains axes :
 - Aménagement de voies bus sur autoroute
 - Requalification de la RN113 en boulevard urbain multimodal
- ◆ **Développement des réseaux de transports en commun, bus et train notamment :**
 - Créer, rouvrir ou améliorer les lignes ferroviaires structurantes :
 - Salon / Rognac / Marseille
 - Ligne Aix – Étang de Berre (Vitrolles / Rognac / Velaux / Les Milles / Aix)
 - Développer les réseaux de bus existants :
 - Zénibus, ICIBUS
 - En lien avec la réouverture de la ligne Aix – Étang de Berre, prévoir le passage du Bus Est à proximité de la gare SNCF pour augmenter sa fréquentation
 - Améliorer le service de transport en commun :
 - Créer des tarifs spécifiques : ex. 1€ la journée tout transport confondu
 - Améliorer la fréquence des services, aux heures de pointe notamment sur les lignes TER Salon-Marseille et les bus pour l'aéroport
 - Améliorer les correspondances train / bus / bus de ville
 - Ouvrir des lignes de bus le dimanche : bus 10 – 11 -12 – 15 -17
 - Mettre en place un numéro de téléphone unique pour renseigner sur l'offre TC de la Métropole (sauf RTM)

- Engager rapidement le programme d'aménagement de Pôles d'Échange Multimodaux et de parkings relais à l'extérieur des villes en intégrant :
 - La création d'un pôle d'échange sur le territoire en complément de celui de Rognac (cf. carte)
 - La mise en place de la gratuité des parkings pour les usagers des transports en commun pour encourager leur usage
- ◆ **Mettre en place des navettes maritimes** pour relier les villes du pourtour de l'Étang de Berre : Berre l'Étang, aéroport, Istres, Martigues, Saint Chamas
- ◆ **Réaliser des aménagements pour favoriser l'usage du vélo**
 - Sécuriser les déplacements vélos à l'intérieur des 3 communes et entre elles :
 - Création d'une piste cyclable entre les Brets-Barjaques et le centre-ville de Rognac
 - Développement de nouvelles pistes cyclables / voies sécurisées (indiquées sur les cartes)
 - Créer des parcs à vélos sécurisés
 - Aménagement d'un parking vélos sécurisé dans le centre-ville de Rognac à proximité de la gare
 - Positionnement d'un parc vélos à Velaux
 - Aménager les bus pour permettre le transport des vélos
- ◆ **Réaliser des aménagements urbains**
 - Aménager les voiries urbaines pour favoriser les modes doux
 - Créer une zone à 30 au niveau du centre-ville de Rognac entre la Poste et la Gare avec aménagement d'un plateau traversant
 - Construire des murs anti-bruit et végétaliser les infrastructures routières pour atténuer l'impact de la circulation sur les secteurs résidentiels
- ◆ **Développer le covoiturage par l'implantation de parkings supplémentaires**
 - Aménager un parc de covoiturage à Rognac
 - Positionner un parc de covoiturage au Nord de Velaux sur la D20
- ◆ **Dans une perspective d'amélioration des mobilités, les participants ont également souligné l'importance des actions suivantes :**
 - Développer de nouveaux services : location de vélos et voitures à la journée
 - Accompagner les entreprises dans le développement de mobilités plus intelligentes : télétravail, adaptation des horaires des employés
 - Intégrer dans le PDU un plan de financement et un échéancier de réalisation des projets.

Nota, les participants ont formulé des actions allant au-delà du champ d'actions du PDU et reprises ci-dessous :

- ◆ Favoriser / subventionner les petits commerces pour renforcer l'attractivité des centres villes et limiter les déplacements vers les zones commerciales
- ◆ Reverdir les villes pour agir contre les émissions de CO2 du trafic routier : trottoirs arborés, création de jardins partagés, planter et végétaliser les espaces publics, végétaliser les toits

→ Bassin de proximité Marignane – Vitrolles – Les Pennes Mirabeau

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité Marignane – Vitrolles – Les Pennes, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Intervention sur le volet routier**
 - Requalifier certains axes en boulevards urbains multimodaux :
 - N113 de la Fare les Oliviers à Vitrolles
 - Carrefour Griffon / Monnet à hauteur de Vitrolles
 - Certaines voiries de la zone des Estroublans
 - Délester la rue Henri Milhoud à Marignane pour sécuriser les abords de l'école Marcel Pagnol
- ◆ **Réalisation d'aménagements pour favoriser les déplacements en vélo et modes doux**
 - Aménager des voies sécurisées vélos pour créer une continuité cyclable :
 - Liaison aéroport / N113 en passant par la Digue des Salins
 - Liaison Vitrolles Pierre Plantée / VAMP / aéroport / Airbus
 - Liaison Marignane centre / parking Airbus Sud via la route du Jaï
 - Sécuriser la traversée de l'axe Moulin du Pont pour les piétons et vélos
- ◆ **Développement du covoiturage et de l'intermodalité**
 - Créer de nouvelles aires de covoiturage :
 - Au niveau de Plan de Campagne
 - Au croisement de la RD9 et du Boulevard Pagnol (entre les Griffons et la gare TGV)
 - Créer un parking relais à proximité de la Pierre Plantée et rénover la gare routière
- ◆ **Développement des transports ferrés :**
 - Créer une gare SNCF à Plan de Campagne
 - Rouvrir la ligne SNCF Aix – Étang de Berre ou une liaison bus structurante entre Vitrolles et Aix (Rognac, Velaux, plateau de l'Arbois)

→ Bassin de proximité Côte Bleue

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité Côte Bleue, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Développer les transports en communs : bus, tram-train**
 - Création d'un Tram-train Châteauneuf la Mède – Pas des Lanciers (RD 568) via la voie de chemin de fer passant par la ZAC des Florides
 - Création d'une liaison transport en commun :
 - Marignane – Gignac / Châteauneuf les Martigues / Ensues
 - Martigues et la Gare Aix TGV
 - Châteauneuf les Martigues – Le Rove – Ensues – Carry → les hôpitaux
- ◆ **Réinvestir le réseau ferroviaire existant**
- ◆ **Requalifier l'axe Sausset-les-Pins / Carry le Rouet en boulevard urbain multimodal**
- ◆ **Faciliter l'intermodalité et l'autopartage :**
 - Intégrer des parcs relais au niveau de chaque échangeur autoroutier
 - Créer un maillage de PEM sur l'A55 en aménagement des pôles d'échange :
 - Entre Martigues et Châteauneuf,
 - À Châteauneuf
 - Au croisement entre Châteauneuf et la D568
- ◆ **Travailler le lien entre la réflexion sur les déplacements et sur l'urbanisation en assurant la cohérence entre le PDU et le PLU / PLUI et l'application de ces documents réglementaires.**

Nota : en complément de la formulation de propositions, les participants ont souligné le fait que, sur le bassin de proximité Côte Bleue, le développement de la ZAC des Aiguilles allait contribuer à amplifier la saturation de la circulation sur le secteur.

5.3.4. Atelier bassin Sud-Est

→ Bassin de proximité Etoile

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de l'Etoile, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Réalisation d'aménagements routiers pour limiter la congestion, limiter l'impact de la circulation routière et améliorer la fluidité des liaisons.** Cela comprend les propositions suivantes :
 - Créer des liaisons et échangeurs routiers et autoroutiers afin de simplifier les déplacements en voiture :
 - A7/A8
 - CD20/A7
 - Création d'une sortie à la Malvesine, la Bouilladisse
 - Entre les 2 autoroutes Auriol-Aix au Sud d'Auriol
 - Apaiser les zones alentours des axes routiers
 - Réaménagement de la RDN 113 en boulevard urbain multimodal : multi modalité, vitesse adaptée, plantation d'arbres
 - Ajout de voies bus & murs anti-bruit sur les autoroutes
 - Instaurer la gratuité des autoroutes interurbaines
- ◆ **Développement des réseaux de transports en commun, bus et train notamment :**
 - Créer, rouvrir ou améliorer les lignes ferroviaires structurantes :
 - Vitrolles / Rognac / Velaux / Les Milles / Aix
 - Ligne Salon/Rognac/Marseille : augmenter la fréquence en heures de pointe
 - Développer le Val'tram :
 - Réaliser le projet de Val'tram tel que prévu à court terme et le faire évoluer en tram-train sur long terme
 - Augmenter l'amplitude horaire du Val'tram
 - Améliorer le service de transport en commun :
 - Créer et développer le transport à la demande, notamment dans les secteurs de Saint Savournin et entre La Bouilladisse et Saint Zacharie
 - Créer des points infos et des guichets à la Bouilladisse et Auriol-Saint Zacharie
- ◆ **Développer les Pôles d'Échanges Multimodaux et Parkings Relais** afin notamment de désengorger les centres-villes des voitures individuelles.
 - Créer un parking relais extérieur à la ville de La Ciotat
 - Lancer rapidement le programme des Pôles d'Échanges Multimodaux
 - Amortir la hausse de fréquentation de la gare SNCF par la création d'un PEM et la mise en place d'un bus
 - Doubler la capacité du Parking Relais du Souque Nègre
- ◆ **Développer les modes doux** par des aménagements adaptés

→ Bassin de proximité Aubagne

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité d'Aubagne les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Mettre en place des connexions efficaces tram-train et tramway avec les secteurs limitrophes**
 - Faire évoluer le projet de Val'tram en Tram-Train ou train
 - Liaisons sans rupture
 - Gain de temps
 - Accès direct à la gare sans boucle dans le centre-ville d'Aubagne
 - Relancer le projet de tram entre Aubagne et Marseille
- ◆ **Développer le réseau de transport en commun et parkings relais / PEM pour améliorer l'intermodalité et réduire l'usage de la voiture individuelle**
 - Créer des services autour parkings relais / PEM : commerces, services entretien, parkings vélos sécurisés
 - Favoriser les TC en centre-ville
 - Pérenniser la gratuité des transports en commun
- ◆ **Accompagner le développement des transports en commun par des services et une réglementation dissuasive pour apaiser les centres villes donner plus de place aux piétons et modes doux**
 - Développer les vélos en libre-service
 - Avoir une tarification dissuasive pour les parkings de centre-ville

→ Bassin de proximité Couronne d'Aubagne

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de la Couronne d'Aubagne, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Faire évoluer le projet de Val Tram en tram-train ou train**
- ◆ **Maintenir un bon niveau de desserte TC du secteur des Paluds**
 - Plus de fréquence
 - Plus d'amplitude horaire matin et soir en cohérence avec le rythme 2x8 des entreprises de la zone
- ◆ **Développer les transports en communs : bus, tram-train**
 - Prolonger le tramway d'Aubagne :
 - Vers la Penne-sur-Huveaune et Marseille
 - Vers les Paluds en remplacement du BHNS
 - Améliorer la desserte de Roquefort-la-Bédoule et de sa zone d'activité afin d'avoir une offre correspondant à la demande sur cette zone
- ◆ **Phaser la réalisation de l'échangeur de Belcodène avec celle du parking-relais et du parking de covoiturage de la zone**

→ Bassin de proximité La Ciotat

- ◆ **Aménager les voiries interurbaines** structurantes et secondaires en accompagnement de la réalisation des projets de développement urbains :
 - ZAC Athélia
 - 4 ZAC de 3 000 logements en cours de livraison
- ◆ **Développer les modes doux sur la commune et en liaison avec les communes limitrophes :**
 - Réaliser l'ensemble des projets de pistes cyclables : réseau structurant et liaison à l'étude en traversée de La Ciotat
 - Liaison avec les communes limitrophes : Ceyreste, Cassis, Roquefort
 - Prendre en compte les contraintes de relief dans le choix des itinéraires : forte déclivité sur la piste cyclable envisagée entre La Ciotat et Athélia
- ◆ **Faciliter l'accès aux services de transport en commun : créer des bornes de rechargement** pour les abonnements Ciotabus dans les gares SNCF, sur la commune de Ceyreste notamment
- ◆ **Améliorer le transport logistique** dans la zone entre la Ciotat, Ceyreste et Athélia pour les 3000 logements à livrer

5.3.5. Atelier bassin Aix-en-Provence

→ Bassin de proximité Lambesc

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Lambesc, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Mettre en place des actions pour limiter l'impact des déplacements domicile-travail.** Cela comprend les propositions suivantes :
 - Réduire les distances domicile - travail
 - Créer davantage d'espaces de Co-working
 - Mettre en place des aides aux emplois de proximité géographique
 - Informer et sensibiliser aux impacts écologiques des transports
 - Accompagnement des usagers
- ◆ **Créer des itinéraires cyclables «véloroute »**
 - Roque d'Anthéron Est ⇔ Lignane, en passant par la D66E et la D543 en traversée de Rognes
 - Gare de la Calade ⇔ Salon de Provence, en passant par la D7N en traversée de Saint-Cannat et Lambesc
- ◆ **Développer les réseaux de transports en commun** de bus, en créant un certain nombre de connexions nouvelles en lien avec le PEM de la Calade Gare :
 - Lambesc ⇔ la Roque d'Anthéron via la D67A
 - La Roque d'Anthéron (à l'Est) ⇔ Lignane par la D66E puis la D543
 - Lignane ⇔ Ventabren en passant par Éguilles
 - Éguilles ⇔ la Calade Gare
- ◆ **Aménagement d'un parking relais de 150 places à Éguilles**
- ◆ **Développer le covoiturage**

→ Bassin de proximité Pertuis

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Pertuis, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Développer les réseaux et les services de transports en commun**
 - Rouvrir le service ferroviaire voyageur à Pertuis : service direct Marseille ↔ Pertuis
 - Développer les lignes de car :
 - Ouvrir une ligne de car directe Pertuis ↔ Marseille en attendant la réouverture de la ligne de fer
 - Augmenter la fréquence des LER entre Manosque – Marseille
 - Créer un arrêt à la Prise pour la LER29 : Aéroport – Aix TGV – Pertuis – Manosque
 - Assurer l'intermodalité entre trains et bus : mise en cohérence des horaires pour les correspondances
 - Créer une liaison navette entre la gare multimodale de Pertuis et le centre-ville
- ◆ **Réaliser des aménagements pour favoriser les déplacements en vélo et modes doux**
 - Créer du stationnement vélo sur le parking de la Prise
 - Aménager un cheminement piéton sécurisé entre la gare multimodale de Pertuis et le centre-ville
- ◆ **Développer le covoiturage et les parkings relais**
 - Repositionner le parking de covoiturage de venelles Nord au niveau du croisement entre la D96 et la N296
 - Rajouter une aire de covoiturage à Pertuis Nord (route de la Tour d'Aigues)
 - Créer un parking relais au Nord de Venelles :
 - Point de départ de bus allant à Marseille
 - Point d'arrêt de bus venant de Pertuis
- ◆ **Aménager une Voie Interurbaine Secondaire au niveau du rond-point au Sud-Ouest de Pertuis afin de relier les deux axes de la D973**
- ◆ **Mieux informer et sensibiliser la population sur l'offre de mobilité disponible (adaptée à leurs besoins)**

→ Bassin de proximité Venelles

Les participants ont formulé les propositions de complément suivantes :

- ◆ **Développer les transports en communs : bus, train**
 - Renforcer les liaisons bus
 - Mettre en place un bus direct fréquent entre Puyricard centre et le parking pasteur
 - Mettre en place un car direct Venelles ⇔ Marseille
 - Créer des connexions bus directes entre les parkings relais et la gare routière d'Aix
 - Doubler la voie SNCF sur Aix-Pertuis
- ◆ **Aménager les axes structurants : piste cyclable, report du trafic**
 - D63 entre Venelles et Éguilles
 - D14 entre Aix et Puyricard
- ◆ **Créer un pôle échange multimodal à l'intersection de la D63 et de la D14 à proximité de l'ancienne gare de Venelles**

Nota : une action a été relevée qui dépasse le cadre du PDU: créer un lycée à Venelles afin d'éviter les bouchons le matin sur la route des Platannes vers Aix.

→ Bassin de proximité d'Aix-en-Provence

Les participants ont formulé les propositions de complément suivantes :

- ◆ **Développer les transports en commun, notamment le bus par le biais de BHNS**
 - Prendre appui sur un développement des BHNS afin de fluidifier les mobilités
 - Prolonger jusqu'à Gardanne le BHNS de la zone d'activité des Milles
 - Deuxième voie BHNS sur le Jas de Bouffan, pour la partie Nord
 - Prolonger le BHNS B : Krypton – Pauliane (CREPS)
 - Développer l'offre ferroviaire
 - Établir une gare SNCF au niveau du Pont de la Guiramande
 - Créer une gare TER à Luynes Sud pour un pôle d'échange TER/BHNS
- ◆ **Créer un tramway sur le boulevard de ceinture : les Milles – PAAP – Plan d'Aillane – Duranne – Aix TGV – Aéroport – Jas de Bouffan – Hauts de Brunet – Celony – Polette – Pont de l'Arc – Luynes**
- ◆ **Améliorer la connexion de la ZAC de la Barida / la Pioline**
 - Aménager un pôle d'échange multimodal
 - Créer des liaisons modes doux sécurisées : piétons et vélos

Nota : une action a été relevée qui dépasse le cadre du PDU: réfléchir à la création d'un campus universitaire à l'extérieur de la ville d'Aix.

→ Bassin de proximité d'Aix les Milles

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité d'Aix les Milles, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Développer les transports en commun, notamment afin de desservir la gare TGV**
 - Améliorer la desserte de la gare TGV en développant les transports en commun
 - Aménager des liaisons en TCSP
 - Rouvrir la ligne Aix-Rognac et créer une connexion avec Aix TGV pour créer une desserte TER depuis Aix
 - Développer des connexions et prolonger les lignes de bus
 - Nouvelle connexion : Duranne – les Milles – Cabries – Calas par Colline
 - Prolonger la ligne 200 et ajouter 3 arrêts : Plan d'Aillane, Les Milles, La Pioline
 - Créer un réseau interne de transports en commun interne les Duranne – technopôle
- ◆ **Assurer une continuité cyclable à travers un réseau complet et une intermodalité facilitée**
 - Développement des voies cyclables
 - Duranne – Plan D'Aillane via Chemin du Grand Vallat
 - Gare TGV – Duranne via Lagremense
 - Aix – Pioline via D9
 - Aix – Arena via la Pioline et les Trois Pigeons
 - Aix – Plan d'Aillane via D65
 - Faciliter le transport des vélos dans les transports en commun : supports vélos...
- ◆ **Interdire la D9 (2x2 voies) aux vélos**

Nota : une action a été relevée qui dépasse le cadre du PDU: rapprocher les salariés de leur lieu de travail par la construction de logements dans les zones d'activités.

→ Bassin de proximité de l'Arc

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de l'Arc, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ Développer les lignes et les services de **transports en commun et faciliter l'intermodalité**
 - Lignes de bus et de car :
 - Améliorer le service de la Ligne 260 en la transformant en BHNS
 - Proposer des navettes de dernier kilomètre, assurant une continuité de transport
 - Offre ferroviaire :
 - Fiabiliser les horaires des trains Aix-Marseille
 - Rouvrir la ligne Trets – Gardanne aux voyageurs : desserte de la ZI de Rousset et connexion avec le Val'Tram au niveau de Fuveau
 - Créer un PEM à Fuveau
 - Repenser les conditions tarifaires :
 - Généraliser le Transpass 7/24 + ticket solo
 - Étudier la gratuité des transports en commun
- ◆ Développer le réseau cyclable et les services associés
 - Créer une jonction cyclable entre La Barque, la Vallée de l'Arc et la Gare de Trets
 - Développer les services d'entretien et réparation des vélos
- ◆ Travailler sur l'amélioration des mobilités avec les entreprises :
 - Échanger avec les entreprises pour identifier les besoins
 - Favoriser des mobilités plus propres par l'incitation des employeurs
- ◆ Les participants ont identifié d'autres actions diverses pour le bassin de proximité de l'Arc
 - Créer une voie interurbaine secondaire qui relie la D6 et la D96 avec une bifurcation au niveau de Lagier
 - Améliorer la signalétique
 - Respecter les emplacements pour véhicules électriques

→ Bassin de proximité de Gardanne

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Gardanne, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **S'appuyer sur le bus et le train comme principaux modes de transports en commun**
 - Améliorer la fréquence et le maillage des lignes de car
 - Créer une connexion TCSP PEM de la Champouse ⇔ gare d'Aix TGV
 - Renforcer la ligne la ligne 64 : ajout d'arrêt au niveau de Plan de Campagne et de Simiane, augmentation du nombre de passage
 - Renforcer la ligne 200 : augmentation de la fréquence, diminution de la taille des véhicules, ajout d'arrêt (Lac Bleu, La Duranne, Plan d'Aillane, Les Milles, La Pioline, Les Chabauds)
 - Prolonger les lignes BHNS :
 - BHNS Plan d'Aillane – 3 Pigeons vers Gardanne
 - BHNS A jusqu'à Plan de Campagne et Gardanne Gare
 - Développer le réseau ferroviaire et sécuriser les passagers
 - Création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échanges à Turin
 - Rouvrir la voie ferrée Gardanne – Trets aux voyageurs
 - Sécuriser les gares et des trains par la présence d'agents
 - Assurer la continuité des transports :
 - Aménager des parkings relais dans chaque commune importante
 - Proposer des solutions pour le dernier kilomètre : navettes gratuites, transport à la demande, covoiturage...
 - Ouvrir les transports scolaires à l'ensemble des usagers
- ◆ **Développer les liaisons vélos et les services associés**
 - Aménager des pistes cyclables autour de Gardanne, Plan de Campagne et la Gare TGV
 - Piste cyclable D9 ⇔ Plan de Campagne via le long de la D543
 - Pistes cyclables en partance de la gare de Simiane
 - → Plan de Campagne
 - → Gardanne Gare
 - → croisement D60A / D8N
 - → route de Mimet
 - Piste cyclable Gardanne ⇔ Duranne via Cabriès
 - Piste cyclable Gardanne Gare ⇔ PEM Arena
 - Piste cyclable Plan de Campagne Gare ⇔ croisement D9/D59
 - Bifurcation de la piste cyclable 2 à Calas pour aller à la Gare TGV d'Aix
 - Développer des points de service vélo : réparation, gonflage...

- ◆ **Aménager des parkings dédiés aux 2 roues : vélo et 2 roues motorisés**
 - Bouc Bel Air et Simiane
 - Dans les cœurs de village
- ◆ **Favoriser le développement de l'électrique par la mise en place de bornes de recharge**

5.3.6. Atelier bassin Ouest Étang de Berre – 26/04/2019

→ Bassin de mobilité Ouest Étang de Berre

Les productions sur les 4 bassins de proximité ont fait ressortir des axes prioritaires communs pour les participants.

- ◆ Les habitants du bassin de l'Ouest de l'Étang de Berre relèvent une forte demande d'actions en termes de transports en modes doux : marche à pied et vélo.
 - Demandes d'aménagements locaux spécifiques relatant des besoins précis
 - Actions plus générales comme des services de réparation, ou des trottinettes et vélos en libre-service.
- ◆ Le second levier identifié par les participants réside dans le développement des services de transports en commun.
 - Les demandes en TER vers Marseille et Arles sont prépondérantes sur l'ensemble des bassins de proximité.
 - Certaines liaisons de bus ont également été identifiées par les participants, qui mentionnent de même les liaisons par voie maritimes comme nécessaires.
- ◆ L'aménagement de parkings-relais et Pôles d'Échanges Multimodaux a également été mentionné sur l'ensemble des secteurs et font l'objet de propositions des participants.

La synthèse suivante reprend les éléments abordés par les participants pour chaque bassin de proximité, comprenant les thèmes non-cités ci-dessus comme le covoiturage, le routier ou encore les services reliés aux mobilités.

Le détail de ces productions (verbatim) se trouve en annexe du présent document.

→ Bassin de proximité Istres

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité d'Istres, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Développer l'offre « servicielle » et d'infrastructure pour les déplacements en vélo**
 - Créer de nouvelles liaisons de voies cyclables
 - Entre Saint-Mitre et Port-de-Bouc
 - Une liaison avec Entressen
 - Assurer l'intermodalité en aménageant les bus et trains de façon à ce que les usagers puissent y ranger leur vélo pendant le trajet
 - Proposer un plus grand nombre de parkings à vélo sécurisés
 - Aménager des pistes cyclables sans obstacles
 - Étendre la mise à disposition de vélos et trottinettes en libre-service
- ◆ **Assurer un service optimal de transports en commun**
 - Mettre en place dans les meilleurs délais des navettes maritimes traversant l'Étang de Berre
 - Créer une liaison de bus avec Entressen et entre Saint-Mitre et Port-de-Bouc
 - Assurer la fiabilité des TER et de meilleures rotations
 - Faciliter l'usage des transports en commun :
 - Proposer des tarifs incitatifs pour les usages fréquents ainsi que des tarifs spécifiques pour les déplacements loisirs
 - Proposer des plages de vente et d'information sur les transports avec des horaires élargis
- ◆ **Aménager un pôle d'échange multimodal** près de la gare ferroviaire de Rassuen pour accompagner le développement de la ville sur ce secteur
- ◆ **Développer le covoiturage par la création d'une organisation centrale et structurée au niveau métropolitain** : gestion, communication / promotion...

→ Bassin de proximité de Miramas

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Miramas, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Intégrer dans le PDU les questions relatives à la logistique**
- ◆ **Développer les réseaux et le service de transports en commun**
 - Développer le ferroviaire
 - Relier Avignon Arles – Miramas – Toulon directement par Blancarde
 - Création d’une ligne ferroviaire Arles Avignon – Miramas – Rognac - Aix
 - Relier Istres vers Miramas par la gare Rassuen
 - Création de navettes maritimes à St Chamas
 - Relier Miramas et la gare TGV d’Aix par une ligne de bus
- ◆ **Réalisation d’aménagements et mise en place de services pour favoriser les déplacements en vélo et modes doux**
 - Créer un passage sous le pont ferroviaire entre Istres et Miramas
 - Aménager des pistes cyclables plutôt que des bandes cyclables entre Miramas et St Chamas
 - Mettre en place des ateliers de réparation de vélos
- ◆ **Mettre à niveau l’offre de stationnement, nombre de place notamment, pour répondre à la demande**
 - Agrandir le parking de Salon, saturé dès 8h30 en semaine
 - Créer des places de parking supplémentaires en gare de Miramas : passer de 260 à 600 places
- ◆ **Autres actions** identifiées par les participants :
 - Aménager des bretelles sur rond-point au niveau du giratoire de CLESUD entre chaque sortie afin d’éviter toute saturation routière
 - Travailler sur la signalisation des transports disponibles tous modes à Miramas : TGV, voies cyclables, GR2013...

→ Bassin de proximité de Fos-sur-Mer

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Fos-sur-Mer, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Développer l'offre ferroviaire**
 - Créer une gare TER au cœur de ville à Martigues
 - Améliorer la liaison avec la gare ferroviaire de Martigues pour les salariés à destination de Marseille et Arles
 - Fiabiliser les horaires du TER vers Marseille et Arles
 - Instaurer le train pendulaire en Martigues et Marseille afin de réduire le temps de trajet entre ces deux villes
- ◆ **Établir des liaisons cyclables sécurisées :**
 - Aménagement une voir cyclable au rond-point de la Fossette pour relier la Camargue à Fos-sur-Mer
 - Créer un accès cyclable sécurisé à la zone portuaire
- ◆ **Agrandir le parking de Fos Malraux** pour proposer plus de stationnement
- ◆ **Dévier les itinéraires poids lourds vers la ZIP sur un axe dédié** afin d'empêcher la traversée de la ville

→ Bassin de proximité de Martigues

En complément ou appui des propositions faites par la Métropole pour la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains sur le bassin de proximité de Martigues, les participants ont formulé les propositions suivantes :

- ◆ **Actualiser le diagnostic du territoire :** saturation routière existante, périodes estivales, chiffres EMD de 2009
- ◆ **Acter le projet de contournement de Martigues Port-de-Bouc et la requalification en boulevard urbain multimodale de la RN568**
- ◆ **Valoriser l'accès structurant de la Côte Bleue :**
 - Rénover la ligne ferroviaire et fiabiliser l'offre de service
 - Rénover la ligne vélo
- ◆ **Connecter le Réseau Express Métropolitain à l'aéroport** pour assurer une desserte performante
- ◆ **Réaliser des aménagements pour favoriser l'usage des transports en communs**
 - Établir des projets de sites propres sur autoroutes et routes principales pour les bus et cars sur l'ouest du territoire métropolitain
 - Développer les aires de covoiturages

5.4. Atelier du 4 décembre 2018

1.1. Grands centres urbains de Marseille et Aix

1.1.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité

- ◆ De plus en plus de jeunes actifs et parents qui utilisent des vélos et trottinettes
- ◆ Augmentation du nombre de cyclistes (comptages +20% entre 2017 et 2018)
- ◆ Incivilités des automobilistes de moins en moins acceptées
- ◆ Piétons de plus en plus « sympas » avec les autres modes actifs
- ◆ Difficultés avec les vélos :
 - Gestion du contre sens autorisé
 - Manque de respect des vélos par rapport aux règles du code de la route : passage aux feux rouges notamment
- ◆ Existe changement des comportements des automobilistes ☐ + de partage de l'espace
- ◆ Existe des conflits d'usage entre les différents modes
- ◆ Construction du tramway :
 - Pacifie le centre-ville
 - Création de lignes droites sur lesquelles les véhicules légers « se sentent prioritaires »
- ◆ L'évolution massive de la livraison urbaine « à domicile » avec le développement du e-commerce entraîne des difficultés :
 - Manque de place pour les livreurs et stationnement en double file
 - Bloque la circulation en site propre
- ◆ Rotation / parking : verbalisation des comportements irrespectueux
- ◆ Évolution sensible des transports en commun y compris hors heure de pointe
- ◆ Sentiment de moindre performance des bus de ville classiques
 - Fiabilité moindre par rapport au BHNS
 - Le fait qu'ils circulent dans les embouteillages donne peu de fiabilité des temps de trajets
- ◆ Embouteillage → fiabilité des temps de trajets
- ◆ Développement de l'information en temps réel
- ◆ Problèmes de vitesse de circulation qui ont conduit des riverains à installer un ralentisseur sur une voie publique
- ◆ Voiture partagée augmentation de +20% par an
- ◆ Le tramway et le métro sont de plus en plus utilisés et à toute heure :
 - Augmentation de la fréquentation générale
 - Moyens de transports utilisés par de plus en plus de femmes
- ◆ La modification de l'espace public entraîne une baisse des incivilités et des comportements irrespectueux

- ◆ Situation parfois tendue dans la gestion du trafic en ville. Exemple en heure de pointe du matin entre les livraisons, les véhicules légers...
- ◆ Important d'accompagner les « usages » par la qualité des espaces publics
- ◆ La réduction du stationnement sur voirie est mieux acceptée s'il existe d'autres modes de transport, de valorisation des modes alternatifs à la voiture individuelle ou de compensation
- ◆ Évolution de l'autopartage et du vélo en libre-service :
 - Augmentation des abonnés à l'autopartage : + 600/mois à Marseille
 - Démocratisation du service
 - Des problématiques d'usagers peu respectueux qui pose la question de la maintenance des véhicules et des vélos
- ◆ La création d'une ligne de tramway d'accès à Euromed est positive :
 - Création de flux massifs d'usagers
 - Changement de comportements : report des VL vers les TC

1.1.1. Freins à l'amplification des changements de comportement

- ◆ Autopartage
 - Augmentation de la flotte et de la zone de services
 - Manque d'informations
 - Besoin de partenariats avec d'autres territoires pour développer le free floating
 - Apparente complexité « d'usage »
 - Coût de l'utilisation tarifaire notamment pour les longues distances
 - Réaménagements urbains : comment intégrer les stations sans faire face au rejet
 - Manque d'intermodalité y compris dans l'information
 - Rentabilité du modèle économique
 - Pas assez de tests effectués
 - Manque de publicité
- ◆ Stationnement
 - Améliorer la signalisation du stationnement
 - Manque de place en parcs relais qui sont sous-dimensionnés
 - Manque de verbalisation du stationnement sauvage
 - Manque d'accompagnement pédagogique sur le stationnement
 - Tarification des parkings de structure trop élevée
 - Trop de véhicules légers ventouses
 - Horaires parking / TC
- ◆ Développement des modes actifs
 - Manque d'infrastructures dédiés
 - Jalonnement piéton
 - Aménagement pour les vélos
 - Continuité des voies dédiés
 - Manque places de stationnements pour les différents modes : vélo notamment
 - Espace public peu adapté

- Manque de considération de la collectivité que ce sont des modes à part entiers
 - Besoin de faire évoluer la réglementation pour plus de sécurité
 - Peu de stationnement vélo au niveau des écoles
 - Manque pédagogie y compris pour les jeunes
 - Gestion difficile de l'importance des flux en termes de partage de l'espace et de coordination
 - Vitesse excessive des véhicules
 - Point ponctuels dangereux
 - Difficultés de repérage
 - Manque de respect de la réglementation
 - Pas assez de réduction de la place de la voiture en ville
 - Trop grande capacité de pénétration des véhicules légers dans les centres-villes
- ♦ Transport en commun
- Insécurité : sentiment ou réalité
 - Manque de fréquence de passage des transports
 - Lieux d'attente insécurisant
 - Manque d'information et d'intermodalité
 - Manque de fiabilité : problème de fréquence et problème horaire
 - Parkings manquants en têtes de lignes
 - Manque de sites propres
 - Couloirs bus
 - Priorisation pas respectée par les autres usagers
 - Problème d'accessibilité pour les PMR
 - Tarification élevée
 - Saturation des dépôts de bus à proximité des centres villes
 - Absence de TC sur certains horaires
 - Conduite parfois brutale de chauffeurs de bus

1.2. Périphérie marseillaise

1.2.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité

- ♦ Pas d'évolution notable des changements de comportements, notamment dans les quartiers nord : 90% des usagers restent seuls dans leur voiture
- ♦ La création du BHNS dans les 13-14^{ème} arrondissements a favorisé la multimodalité (cf. contexte colline) contrairement à ce qui s'est passé dans les 15-16^{ème} arrondissements
- ♦ Développement d'accessibilité aux TC depuis la périphérie marseillaise. Ex. Septèmes :
 - Pass car 13 + RTM + Pass intégral
 - Pour le scolaire : possibilité de voyager dans le cadre de loisirs
- ♦ Développement de l'envie de faire du vélo, notamment dans les quartiers sud avec la proximité de la plage
- ♦ Des solutions variées apportées par acteurs privés : exemple covoiturage, waze ...
 - Manque de lisibilité de l'offre

- Trou dans la raquette dans les zones villageoises
- Pose la question du rendement économique
- ◆ Envie d'évoluer dans un environnement agréable, sans les voitures, et de voir développés les sites propres pour les modes alternatifs
- ◆ Augmentation de l'information disponible sur la mobilité
- ◆ Saturation de plus en plus rapide des parcs relais et développement des usages déviés de ces parcs (cf. Bougainville)
- ◆ Augmentation significative de l'usage des transports en commun en périphérie → à augmenter encore
- ◆ Accès aux Calanques de plus en plus difficiles en voiture en période estivale
- ◆ Urbanisation très forte en périphérie (cf. Euroméditerranée) :
 - Les infrastructures ne suivent pas sur les mobilités
 - Décalage de l'offre TC au regard de la hausse de la fréquentation de ces territoires
- ◆ Problème de planification : cohérence politique
 - Périphérie vers Marseille → OK
 - Périphérie marseillaise vers la périphérie marseillaise → décalage entre besoin et offre : augmentation des besoins et peu d'évolution de l'offre
 - Périphérie marseillaise vers les autres villes de la métropole → décalage entre besoin et offre
- ◆ Moins de trains : exemple Septèmes, Aubagne, Sainte Marthe
- ◆ Augmentation des inégalités sociales dans l'accès à la mobilité : certaines personnes ne se déplacent plus
- ◆ Augmentation des transports à la demande auprès des jeunes
 - Ex : Châteauneuf les Martigues ou Vitrolles possibilité d'appeler pour demander le passage d'un bus gratuit ou au prix d'un ticket normal
- ◆ Intrusion des applications mobiles qui entraîne un changement des mobilités et des comportements : ex. waze pour les voitures
 - Des effets négatifs : orientation du trafic sur des voiries peu adaptées
 - Des effets positifs : ex. géo vélo
- ◆ Pas d'évolution notable sur la marche
- ◆ Baisse de la sécurité des piétons : pas de trottoir, routes encore étroites, éclairage insuffisant. Cf cadre de vie
- ◆ Condamnation et privatisation de certains chemins (espaces résidentiels fermés)
- ◆ Pratique du covoiturage présent chez les jeunes adultes, notamment jeunes adultes sans enfants
- ◆ Attractivité :
 - Diminution de l'attractivité pour les habitants
 - Augmentation de l'attractivité pour les entreprises

1.2.2. Freins à l'amplification des changements de comportement

- ◆ Principaux freins identifiés :
 - Pas d'évolution notable ou suffisante des TC aux besoins – (fréquence et présence) manque arc de cercle
 - Absence de culture mode actif : type vélo
 - Absence de réseau cyclable sur la métropole
 - Réseau de transport pas maillé, pas intégré dans la politique de la ville
 - Politique de stationnement pas assez restrictive sur les voitures
 - Politique tarifaire et d'utilisation des parcs relais pas adaptée (ex. fermeture weekend)
- ◆ Manque de continuité dans le 15 – 16^{ème} arrondissements pour une vraie performance du BHNS
- ◆ Abonnement élevé du Pass intégral à 73€
- ◆ Vélos : freins
 - Manque d'infrastructures adaptés et de sécurité
 - Peu de volonté politique et de vision long terme
 - Manque de parkings à vélos
 - Problème de jalonnement / signalétique
 - Pas de schéma vélo
 - Peu dans la culture des entreprises : pas de douche sur le lieu de travail
 - Difficulté à faire suivre son vélo dans les transports en commun : train / bus
 - Problématique de stockage du vélo à domicile et sur le lieu d'emploi
 - Pas de vélos en libre-service en périphérie
- ◆ Manque de cohérence, visibilité
 - Solution → face à une évolution hyper rapide et à un éparpillement moyen (ex : covoiturage, autopartage...)
- ◆ Difficultés de ne pas associer les voitures
 - Manque de volonté politique
 - Problème de répartition et de partage des espaces publics face à la voiture et son stationnement
- ◆ Freins au développement des parcs relais
 - Problème sur le foncier disponible (en faire des plus petits)
 - Difficulté de rentabilité financière : solutions à trouver sur la mutualisation de foncier + parking privé
 - Connexions mauvaises avec les principales voies (autoroute, ex : Bougainville)
 - Manque de signalisation
 - Multiplicité des usages
- ◆ Frein au développement des Transports en commun : pas de politique d'ensemble et de budget alloué
- ◆ Accès calanques → droit d'accès aux calanques
- ◆ Décalage entre le développement de l'urbanisation et le développement des transports
- ◆ Cadre de vie périphérie reste en périphérie → pas d'interaction avec le centre urbain

1.3. Villes moyennes, villes et villages

1.3.1. Changements de comportements perçus en matière de mobilité

- ◆ Développement du covoiturage spontané, sans équipements structurés et sur du porte à porte pour les déplacements :
 - Domicile ↔ travail
 - École ↔ Travail
 - Domicile ↔ École
- ◆ De plus en plus de déplacements d'achats vers les périphéries extérieures au centre-ville
 - Éclatement des services et flux
 - Logique du tout voiture
- ◆ Déplacements domicile - école
 - Accompagnement d'enfants par les parents souvent en voiture pour des raisons de :
 - Sécurité
 - Espaces publics peu adapté à la circulation des piétons
 - Pas de système covoiturage spécifique pour ce genre de public
 - Pas d'information et de sensibilisation sur les autres modes possible
 - Tentative de développement du pédibus et vélibus
- ◆ Vélo : fort développement du cyclisme de loisir
- ◆ Transports Collectif
 - Augmentation de la fréquentation des transports en commun → gratuité
 - Développement du transport à la demande en cours : besoin de plus d'informations → Temps de trajet non assuré
 - Augmentation de l'exigence des populations sur l'offre des TC
 - Nombre d'arrêts
 - Fréquence ≠ possibilité budgétaire
 - Amplitude (interurbain/TER) – Retour non assuré
- ◆ Évolution dans le rapport à la voiture individuelle :
 - Recul de l'âge d'obtention du permis
 - Développement du co-voiturage
 - Basculement progressif de la propriété à l'usage (notamment dans les centres-villes)
- ◆ Développement de l'usage du numérique et des mobilités à distance :
 - Moins de mobilité physique
 - Développement du télétravail
- ◆ Amorce du changement comportemental visible
 - La volonté d'évoluer dans ses modes de déplacement est là
 - De plus en plus de collectivités qui essaient de faire évoluer les comportements par la contrainte :
 - Sanction des zones bleu
 - Borne de stationnement minute en centre-ville pour les commerces

1.3.2. Freins à l'amplification des changements de comportement

- ◆ D'une manière générale :
 - Persistance de la logique du « tout voiture » :
 - Culture mobilité / Liberté de la voiture
 - Effet de mode des grosses voitures type pick-up
 - Lourdeur de l'usage des transports en commun : rupture de charge, attente...
 - Peu d'accompagnement des usagers vers les nouvelles mobilités :
 - Peu de Plan de Déplacements Entreprise sont élaborés à ce jour
 - Peu de services et d'équipements adaptés :
 - ◆ Offre de recharge électrique encore peu structurée
- ◆ Freins au développement de nouveaux comportements dans les transports de scolaire :
 - Des tentatives de développement de mode de transport scolaire alternatif à la voiture (vélibus, pédibus) qui repose trop sur la mobilisation de parents bénévoles
 - Des transports en communs pour les scolaires qui sont pris dans les bouchons :
 - Pas d'adaptation des horaires des cours pour éviter que les transports scolaires ne soient dans les bouchons
 - Actuellement adaptation des horaires de transport scolaire : départ de plus en plus tôt
 - Besoin d'instaurer un dialogue entre établissements scolaires, municipalités et inspection académique
 - Des problèmes de sécurité
- ◆ Freins à l'usage des transports en commun :
 - Problème de fiabilité quand les bus sont pris dans les embouteillages
 - Retour non assuré en fonction des horaires
 - Problèmes sécuritaires
 - Trop de rupture de charge
 - Difficulté à voyager en TC avec un vélo, une trottinette ou un animal
- ◆ Freins au recourt au transport ferroviaire :
 - Des transports surchargés aux heures de pointe :
 - Pas de places assises pour tous
 - Pas de places pour les vélos
 - Problème de fiabilité : suppression / retard de train sans réelle substitution possible pour l'utilisateur
 - Une amélioration / modernisation de l'offre ferroviaire qui prend du temps : temps long des projets et coûts important ex. ligne Aix-Marseille
- ◆ Freins au développement du vélo
 - Des difficultés de report des usagers de loisir sur les déplacements domicile – travail :
 - Pas intégré dans la culture des entreprises : pas de douche sur le lieu de travail, peu de stationnement adapté
 - Manque d'infrastructures sécurisées
 - Peu d'appropriation des pistes cyclables par les cyclistes car équipements souvent peu adaptés :
 - Problème d'entretien

- Problème de conception notamment de discontinuité des pistes cyclables
 - Peu de kilomètres aménagés : faible km de piste cyclable par habitant
 - Liaisons, maillage et connexion avec les autres modes de transport peu évidente
- Services et équipements pour les vélos peu développés
 - Peu de services de location ou de prêt de vélo
 - Manque de parcs de stationnement vélo sécurisés et adaptés
 - Manque de lieu de recharge pour les vélos électriques
- ◆ Frein au développement du télétravail : lourdeur pour les employés
- ◆ Le changement de comportement est fortement lié à la qualité de l'offre alternative, or il n'existe pas encore de réelle offre de service structurée :
 - Parking covoiturage / relais
 - Parkings sous-dimensionnés
 - Problème de localisation des parkings par rapport aux stations de TC :
 - ◆ Peu de parc relais en périphérie relié à un service TC performant
 - ◆ Oblige les usagers à entrer en centre-ville pour pouvoir emprunter l'offre de transport ex. bus Aix – Marseille
 - Manque de foncier disponible pour l'aménagement de tels équipements :
 - Manque d'une information et de communication
 - Services d'information en temps réel / application smartphone
 - Sur une offre multimodale
 - Sur une échelle territoriale élargie
 - Présence d'agents / personnels d'aide dans les pôles d'échange pour renseigner les usagers sur les possibilités de mobilité
- ◆ Offre à ce jour encore mal structurée pour faciliter l'intermodalité
 - PEM localisation (petites communes et villes moyennes)
 - Plus de report modal
 - Plus de services : aménager des espaces autour
 - Quid du foncier (ex : Salon)
 - Décentrer les stations d'accès à l'offre BHNS
 - Plus d'abris bus
 - Plus de parking
- ◆ Pas d'accompagnement de la contrainte par une évolution de l'offre pour convaincre les usagers de changer de mode de mobilité. Il est important pour convaincre de proposer de vraies solutions alternatives : qualité de l'offre, fiabilité, gain de temps

Plan de déplacements urbains

DE LA MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE

BILAN DE LA CONCERTATION



Réalisation : Nicaya
Crédits photographiques : Laurent Carte, Studio Magellan

Reçu au Contrôle de légalité le 30 décembre 2019