



SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS (SDMA) DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Webinaire de restitution de la Phase 1 :
DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET EVALUATION DU PLAN VELO

7 mars 2025





SOMMAIRE

1. Contexte de la démarche
2. Evaluation du Plan Vélo 2019-2024
3. Diagnostic prospectif
4. Premiers enjeux pour le plan d'actions (phase 2)

CONTEXTE



CONTEXTE

La démarche du Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)

- / **Un schéma prescrit par le Plan de Mobilité métropolitain (action EP01)**

- / **Les objectifs du Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) :**
 - Evaluer le Plan Vélo métropolitain n° 1
 - Elaborer le Plan Vélo métropolitain n° 2 (2025-2030)
 - Elaborer le premier Plan Piéton métropolitain
 - Rédiger un « guide de référentiels des modes actifs »

- / **Un travail sur deux ans : 2024-2026**

CONTEXTE

Le Plan de Mobilité Aix-Marseille Provence 2020-2030

Les ambitions du Plan de Mobilité 2030 pour les modes actifs :

/ Pour le vélo, l'objectif est de rattraper le retard en développant un système vélo global

- Un cap ambitieux : **7% de part modale** à l'échelle de la Métropole, décliné en 15% pour les centres de Marseille et Aix, 12% pour les périphéries de ces dernières et les 10 villes moyennes ;
- Un **budget de 328M€**, dont 293M€ pour les infrastructures (euros 2019)



/ Pour les piétons, l'objectif est d'ériger la marche en pivot des politiques de partage de l'espace public

- Atteindre **33% de part modale** pour les déplacements à pied
- Un **budget de 340M€** (euros 2019) pour la requalification et l'apaisement de l'espace public



CONTEXTE

Les schémas modes actifs et plans vélo

Echelles régionale et départementale

Schéma Directeur Vélo du Département Bouches-du-Rhône
2016

Décembre 2024 : lancement de la révision du Schéma directeur des infrastructures de mobilité

Schéma Régional Véloroutes
2017-2025

Plan Vélo Régional
2020, précisé par un plan d'actions
2024-2028

Echelle métropolitaine

Plan Vélo métropolitain
2019-2024

Echelle communale

Bassin d'Aix en Provence

Aix 2020 : Plan Vélo 2020-2026

Meyrargues 2021 : Plan Vélo

Bouc Bel Air 2022 : Schéma cyclable

Fuveau 2022 : Schéma d'intentions

Gardanne 2022 : Schéma cyclable

Venelles 2023 : Schéma d'intentions

Trets

Le Puy-Sainte-Réparate

Pertuis

Bassin Sud-Est

Aubagne : Plan Vélo 2024

Bassin Ouest Etang de Berre

Port-St-Louis 2010 : Schéma Modes Doux

Istres 2022 : Schéma Cyclable

Fos-sur-Mer 2022 : Plan Vélo

Grans : Plan Vélo

Miramas 2023 : Modes doux

Martigues

Ensuès-la-Redonne, Carry-le-Rouet,

Sausset-les-Pins, Le Rove

Bassin Nord-Ouest

La Fare 2022 : Etude circulation

Salon 2022 : Schéma Directeur Cyclable

Sénas

Lamanon

Bassin Est Etang de Berre

Vitrolles 2016 : Schéma Modes Actifs

Velaux 2022 : Plan Vélo

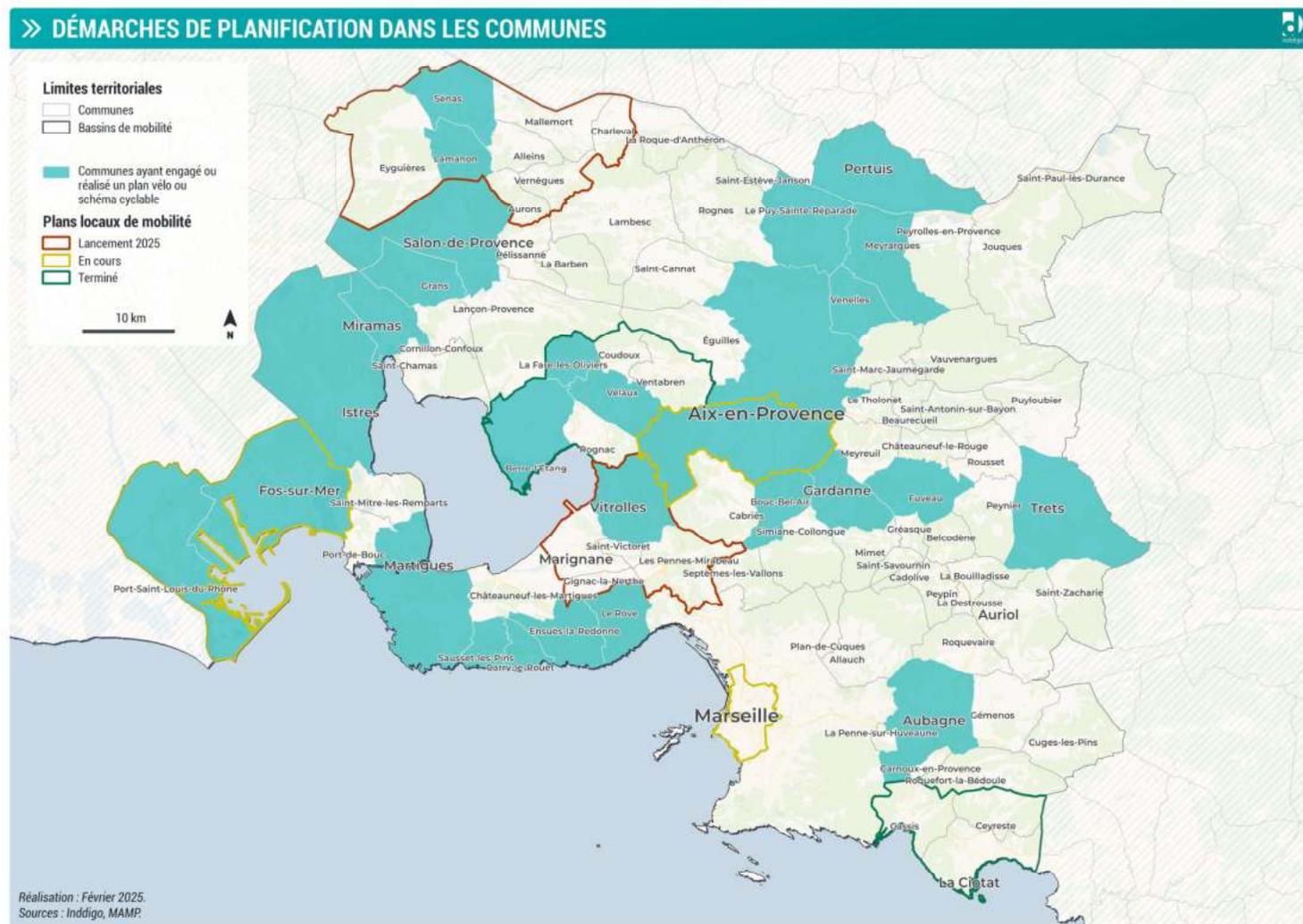
La Fare-les-Oliviers 2022

Berre l'Etang 2023 : Etude de mobilité

CONTEXTE

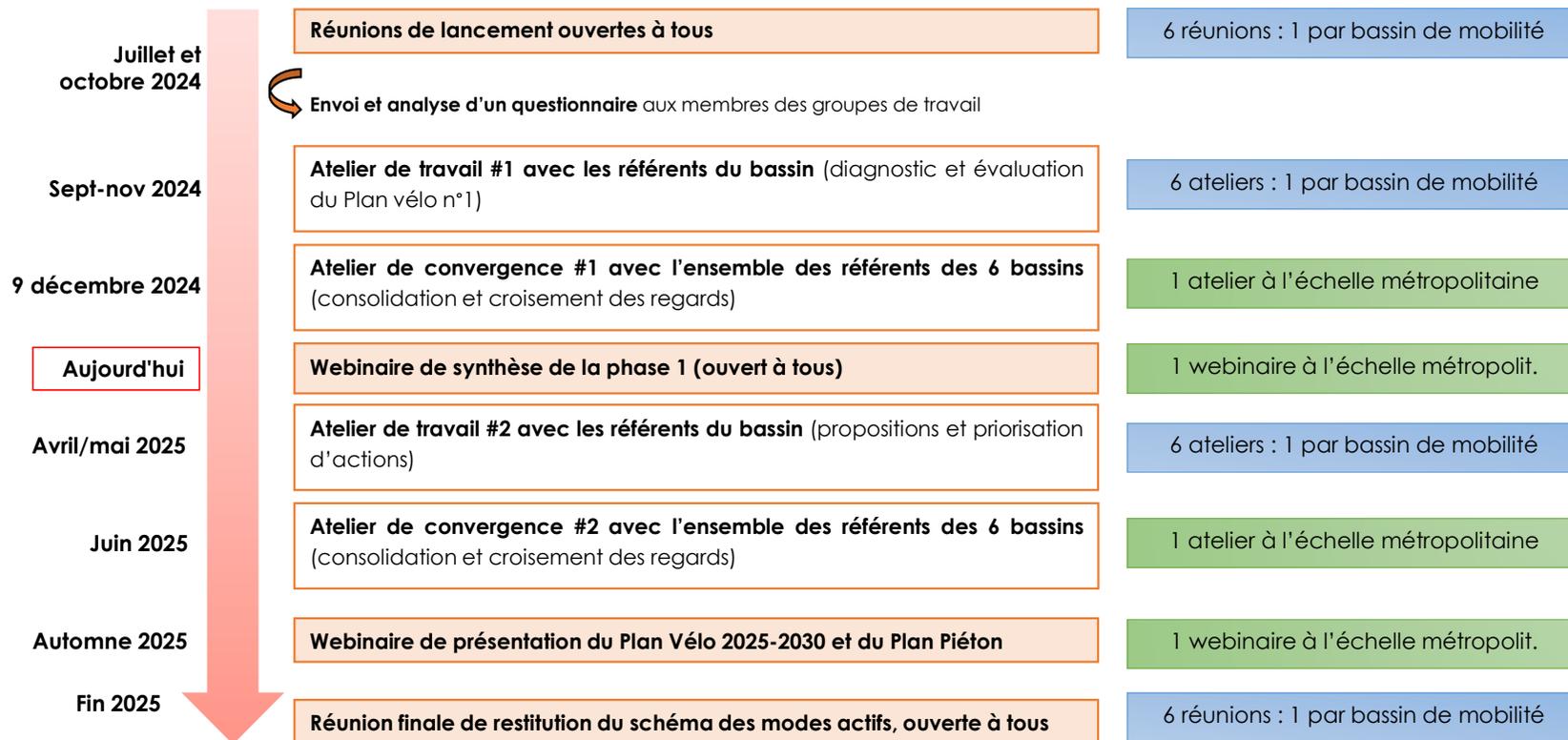
Schémas cyclables et Plans vélo communaux, Plans Locaux de Mobilité (PLM)

- / Près de **30 communes** ont une démarche communale de **planification en faveur du développement du vélo**
- / **11 communes + Marseille-Centre et Aix-Sud** sont intégrées dans une démarche de **PLM terminée ou en cours**
- / Dans **13 communes** un **PLM va être lancé en 2025** intégrant une **réflexion sur les modes actifs** (maillage secondaire et espaces publics partagés)
- > **Ces différentes démarches vont venir enrichir le SDMA**



CONTEXTE

La démarche de concertation du SDMA



/ Pour les **6 bassins de mobilité** métropolitain, constitution d'un **groupe de travail d'environ 15 personnes composé d'élus, de techniciens** des collectivités et de **représentants d'usagers (associations)** qui accompagne l'élaboration du SDMA

CONTEXTE

La démarche de concertation du SDMA

/ Trois formats principaux de réunions :

- **Ateliers par bassin** afin de recueillir des contributions adaptées aux réalités du terrain
- Des **temps de "convergence métropolitaine"** pour croiser les perspectives entre bassins (1^{ère} réunion de convergence le 9 décembre avec une soixantaine de participants)
- Des **webinaires de synthèse** pour informer tous les acteurs intéressés de l'avancement du SDMA (au-delà des groupes de travail)

/ Contributions des groupes de travail en dehors des temps de réunion :

- Renseignement d'un **questionnaire**
- Apport de **compléments à la cartographie** des aménagements cyclables et zones apaisées
- Propositions de **secteurs d'expérimentation**





EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Rappel du Plan Vélo 2019-2024

/ Le Plan Vélo 2019-2024, de quoi s'agit-il ?

- Un document synthétique
- Objectif : changer de prisme et créer un véritable système vélo
- **15 actions à déployer sur 5 ans réparties en 3 axes**
- Un engagement budgétaire de la Métropole de 60M€ d'ici 2024, en complément des 40M€ déjà engagés par le Département dans le cadre des Etats Généraux de Provence de 2016

/ Les actions sont classées en 3 catégories :



• Aménagements :

- Réseau structurant (**Action 1**), Réseau secondaire (**Action 2**) et Cyclotourisme (**Action 11**)



• Services :

- Stationnement sécurisé (**Action 3**), Services vélos dans les gares (**Action 4**), Intermodalité TC (**Action 5**), Aide à l'achat VAE (**Action 6**), Location longue durée (**Action 7**), Location libre-service (**Action 8**)



• Communication / Formation / Promotion :

- Eco-mobilité scolaire (**Action 9**), Lutte contre le vol (**Action 10**), Partage de l'espace (**Action 12**), Outil de mobilité métropolitain (**Action 13**), Guide technique (**Action 14**) et Soutien aux associations (**Action 15**)



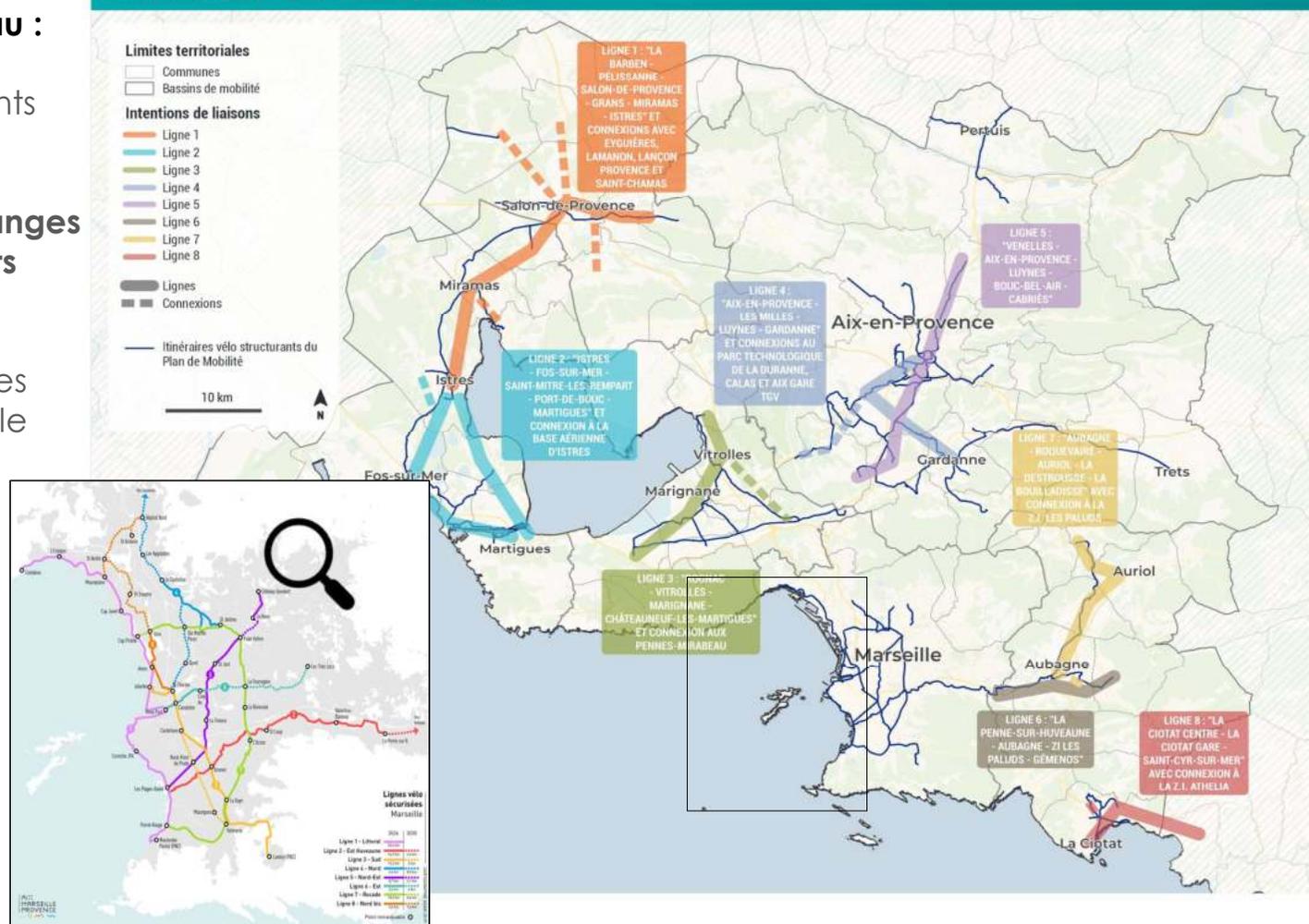
EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Les 16 lignes du Plan Vélo

Le Plan Vélo a introduit un concept nouveau :

- des itinéraires avec des aménagements **sécurisés, continus et fonctionnels** ;
 - en rabattement vers **les pôles d'échanges multimodaux (PEM)** et les **équipements générateurs de déplacements** ;
 - 8 lignes à Marseille**, avec des itinéraires clairement identifiés s'articulant avec le réseau de transport structurant ;
 - 8 lignes interurbaines hors-Marseille**, sous forme d'intention de liaisons entre communes.
- Ces concepts de lignes ont été largement diffusés au sein des territoires et ont créé des attentes fortes**

» INTENTIONS PLAN VÉLO 2019-2024



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Synthèse action 1 – réseau structurant (Marseille)

- / En **juin 2024**, un **taux d'aménagement de 45%** sur les portions prévues pour 2024 (38,1 km sur les 85 km prévus). Aucune des 8 lignes n'a été livrée intégralement
- / **56% des aménagements** sont des **pistes cyclables**
- / Des aménagements souvent **au détriment des piétons** et des transports en commun, moins systématiquement au détriment de la voiture, bien que ce constat évolue favorablement ces derniers-temps
- / Les **obstacles sont très fréquents**, du fait notamment du manque de respect des aménagements (stationnement illicite, manque de contrôle...)
- / **Cas spécifique du nord de la ligne 7** (Rocade-section voie verte) : cette section ne répond que partiellement au critère d'efficacité en raison de la présence de nombreux dispositifs anti-intrusion deux-roues motorisés



Livraisons et études engagées à court terme à Marseille

LIVRAISONS PREVUES EN 2025/2026 :

/ Réseau structurant :

- **Ligne 2** (Voie verte de l'Huveaune) : 8km
- **Ligne 3** entre Castellane et La Gaye et **Ligne 8** entre Arenc et Gèze :
 - o Aménagements le long de l'extension du tramway Nord/Sud phase 1 : 6,1km
- **Ligne 5** - Boulevard Rabatau : 0,4km
- **Ligne 7** :
 - o Av Cap Pinède (EPAEM) : 0,7km
 - o En lien avec le BHNS B4 entre Gèze et Frais Vallon : 2,8km
 - o BUS/BUV: section entre Roy d'Espagne et Parangon : 1,7km
- **Ligne 8** :
 - o Bd de Paris (Anthoine-Mirabeau) : 0,4km

/ Réseau secondaire :

- Rue de la Grande Armée/Square Stalingrad : 0,3km
- Aménagements sur voirie autour de la voie verte de l'Huveaune : 8km

➤ Soit un total de près de **28km** d'aménagements cyclables supplémentaires en 2026 dont 20km de réseau structurant, portant à **68%** le taux de réalisation du Plan Vélo (pour 45% en 2024)

ETUDES ENGAGEES :

/ Réseau structurant :

- **Ligne 1** (littorale) : 5,5km (section nord) + 5,3km (sections centrale et sud)
- **Ligne 2** (Voie Verte de l'Huveaune) : 4km
- **Ligne 3**
 - o Bd des Dames : 0,6km
 - o La Gaye-Valmante : 1.2km
- **Ligne 4**
 - o Section Le Castellans < > St Jérôme : 2,6km
 - o Section St Charles-Burel (tramway Belle-de-Mai) : 1.5km
 - o Av. Queillau et Av. Raimu : 1,9km
- **Ligne 5**
 - o Section St Just < > La Rose : 2,7km
 - o Château Gombert (technopôle - noyau villageois) : 1,5km
- **Ligne 6** :
 - o Carrefour 5 Avenues – Jarret : 0,3km
- **Ligne 7** :
 - o BUS/BUV: section entre La Gaye et Roy d'Espagne : 2,6km
- **Ligne 8**
 - o Bd de Paris : 0,5km
 - o Aménagements le long de l'extension du tram Nord/Sud ph2 : 7,1km

/ Réseau secondaire :

- Boulevard Baille : 1,2km
- Prado 1 : 1,6km

➤ Soit un total de plus de **39km** d'études d'aménagements cyclables engagées

EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Synthèse action 1 – réseau structurant (hors Marseille)

- / Hors Marseille, une **continuité interurbaine qui reste incomplète**
- / Les **lignes 1** (bassin nord-ouest), **4 et 5** (bassin d'Aix) sont celles dont les corridors présentent le **plus d'aménagements existants**
- / **Quasi-absence** d'aménagements sur les corridors des **lignes 3** (est étang de Berre) et **6, 7, 8** (bassin sud-est)
- / Principalement des **tronçons isolés**
- / Très souvent une **séparation insuffisante** entre vélos et piétons
- / **Très peu** d'exemples de **réaffectation de l'espace automobile** au profit du vélo



Livraisons et études engagées à court terme des lignes interurbaines

LIVRAISONS PREVUES EN 2025/2026 :

/ Réseau structurant :

- **Ligne interurbaine 1 :**
 - o Aménagements le long du BHNS de Miramas : 1,7km
 - o Aménagements entre Salon et Miramas via Grans : 12km
- **Ligne interurbaine 3 :**
 - o Aménagements liés à l'extension du Zénibus : 5,1km
 - o RD368 aux Pennes-Mirabeau : 1,4km.
- **Lignes interurbaines 4 et 5 :**
 - o RD8n entre Pont de l'Arc et Luynes : 2km
 - o RD8n entre les 3 Pigeons et Bouc Bel Air : 0,6km
 - o RD60a à Bouc Bel Air : 1,3km
 - o RD543 entre La Duranne et Calas : 2,8km
 - o RD9b à Cabriès : 1,4km
 - o RD8 à Cabriès : 1,4km
- **Ligne interurbaine 6 :**
 - o Route de la Légion : 2,2km
 - o Aménagements le long du BHNS d'Aubagne ; 6km
- **Ligne interurbaine 7** - aménagements en lien avec le Val'tram : 1,4km

/ Réseau secondaire :

- Piste du Bolmon entre Châteauneuf-les-Martigues et Marignane : 1km
- Port-Saint-Louis-du-Rhône (Av. du Port) : 0,8km
- Saint-Marc-de-Jaumegarde (D952) : 7,1km
- Sénas (D7) : 1,1km
- Coudoux (D20) : 1,7km
- Ceyreste (Ch. Ste-Brigitte) : 0,4km
- Cornillon Confoux (prolongement VV Rte du Pont de Rhaud) : 0,5km
- Istres : 9,5km

➤ Soit un total de plus de **60km** d'aménagements cyclables supplémentaires en 2026 dont plus de **39km** de réseau structurant



Livraisons et études engagées à court terme des lignes interurbaines

ETUDES ENGAGEES :

/Réseau structurant :

- **Ligne interurbaine 1 :**
 - o Liaison Miramas-Istres : 8,6km
- **Lignes interurbaines 4 et 5 :**
 - o Passerelle Pont de l'Arc : 50m
 - o RD8n entre Luynes et les 3 Pigeons : 1,5km
 - o D7 Luynes-sud Gardanne : 3,3km
 - o D60a à Bouc Bel Air : 3,1km
- **Ligne interurbaine 8 :**
 - o La Ciotat – jusqu'à la limite du Var : 3km

/ Réseau secondaire :

- Port-Saint-Louis-du-Rhône (Av. du Port) : 0,3km
- Istres (aménagement le long du BHNS) : 2km
- Auriol (D560) : 3,7km
- Fontvieille à Eyguières (sur ancienne voie ferrée) : 26,8km
- Pont suspendu à Mallemort : 0,3km
- D96 à Meyrargues : 6,3km

➤ Soit un total de plus de **58km** d'études d'aménagements cyclables engagées

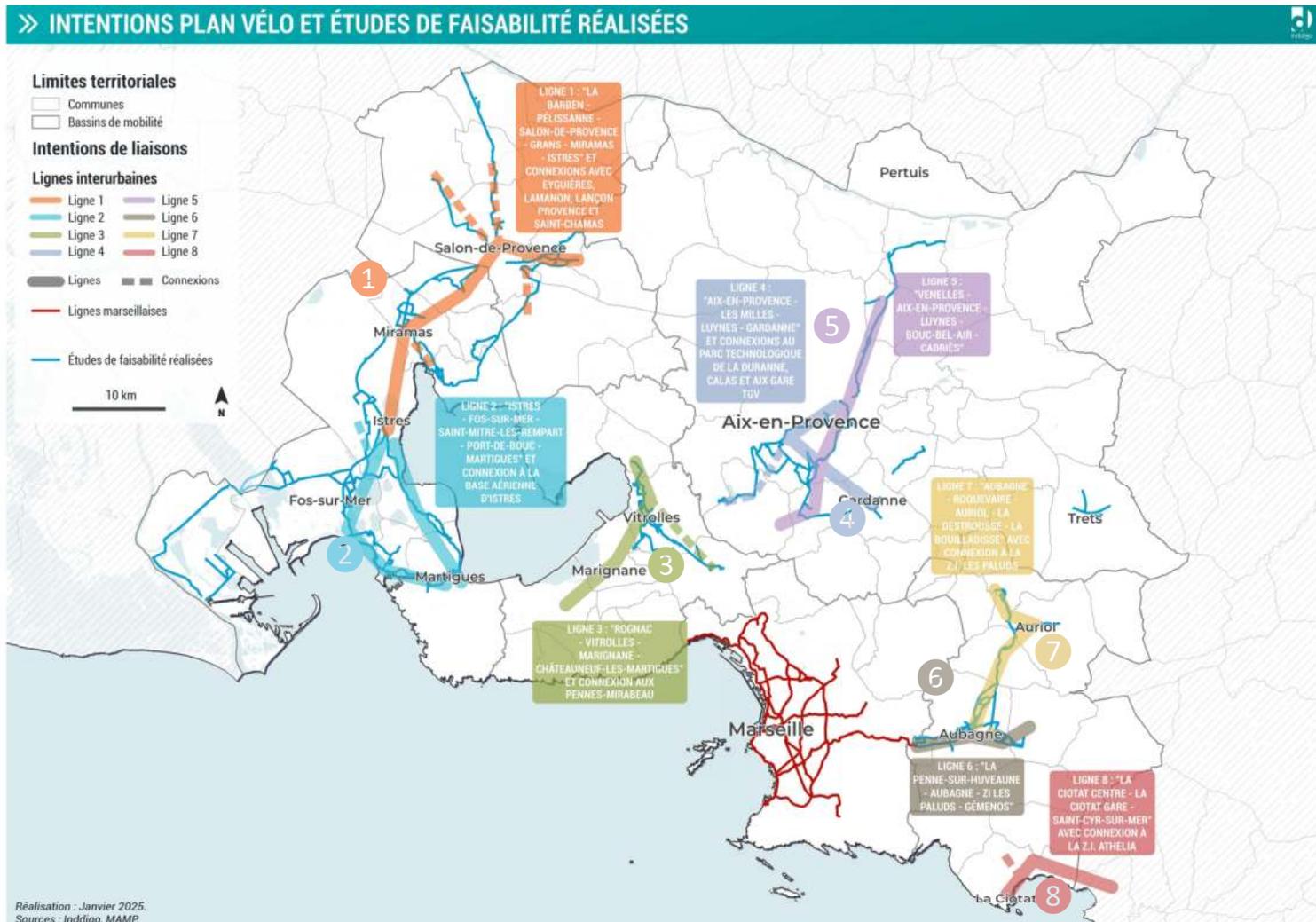
EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Synthèse action 1 – réseau structurant (hors Marseille)

/ Sur la majeure partie de ces corridors la Métropole a engagé des **études de faisabilité**

/ **267 tronçons étudiés** représentant un **linéaire total de 301 km**, dans **36 communes**

/ Des études complémentaires ont été menées **à la demande des villes**, elles se situent parfois hors-corridors



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

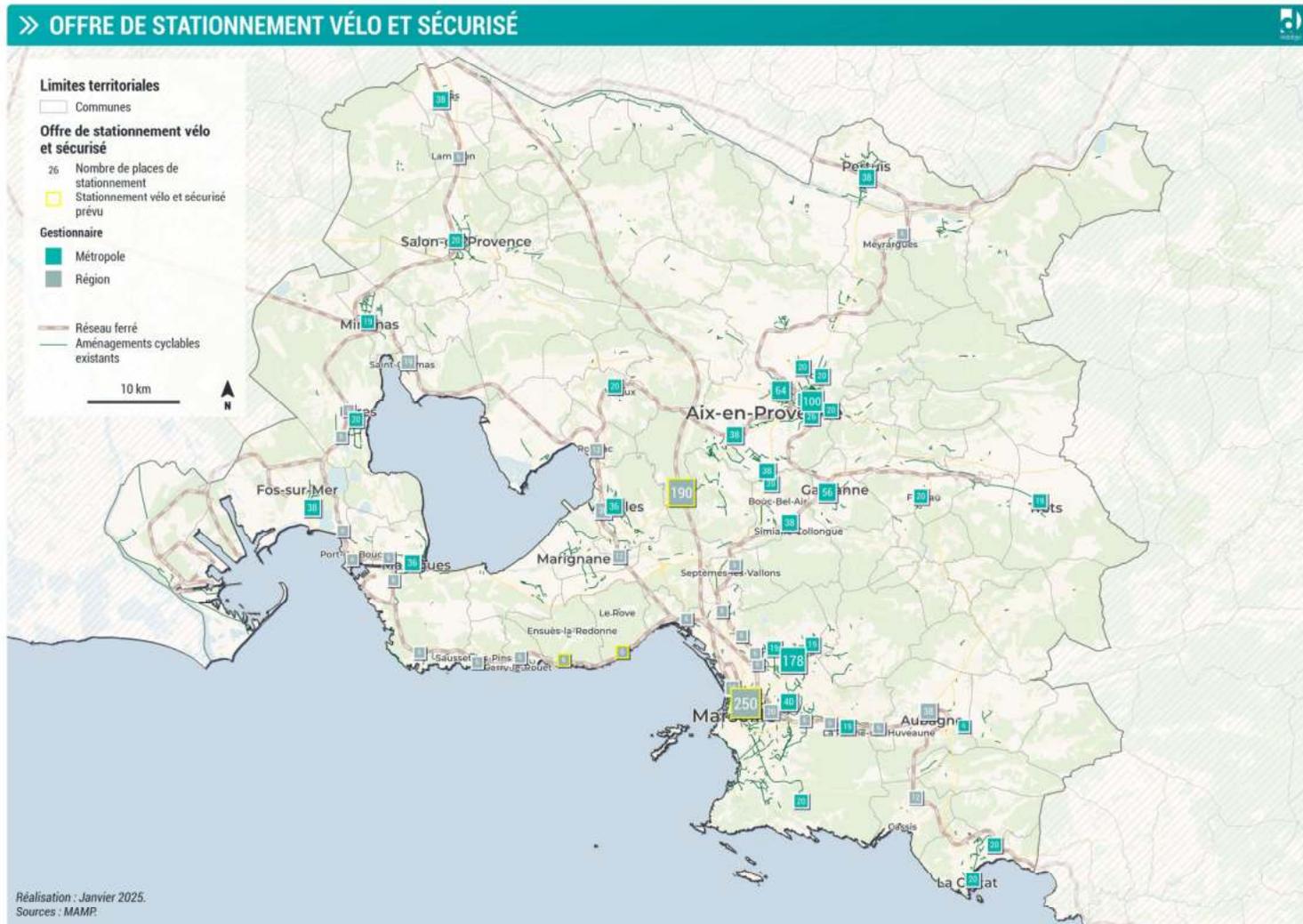
Le stationnement vélo sécurisé

/ 1 490 places de stationnement vélo sécurisées ont été recensées, réparties sur 67 abris :

- Dont 1 173 places dans 38 abris créés par la Métropole, les autres par la Région
- Pour les abris métropolitains, un doublement de la fréquentation entre 2022 et 2023

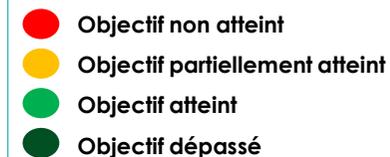
/ Objectif du Plan de mobilité :

- Déploiement de 5 000 places en abris sécurisés sur l'ensemble des 93 PEM, gares et stations du réseau express métropolitain d'ici 2030.



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Bilan des 15 actions du Plan Vélo (1/2)



1/ Lignes structurantes :

45% du réseau structurant à Marseille est réalisé (**38 km dont 22 km de pistes**).

Les aménagements ne correspondent souvent pas au niveau de qualité attendu.

En dehors de Marseille, aucune grande continuité.

2/ Renfort du réseau secondaire :

450km de réseau secondaire en 2024 constitué de **40%** de pistes cyclables.

Le maillage, la sécurisation et la continuité du réseau restent cependant perfectibles.

3/ Stationnement sécurisé :

seulement deux-tiers des places sécurisées prévues par la Métropole sont réalisées (~**1 500** au lieu de ~2 200).

4/ Services vélos dans les gares :

19 boutiques Mobilité proposent de l'information et un accès aux services vélo métropolitains (location, stationnement). En revanche pas de « Maisons du vélo » déployées à ce jour

5/ Intermodalité TC :

emport de vélos et trottinettes pliés possible dans les différents réseaux. Également vélos non-pliés dans certains véhicules

6/ Aide à l'achat VAE :

Aides attribuées par le Département, interrompue en janvier 2022 : budget prévu largement dépassé. Depuis novembre 2024, aide mise en place par la Métropole en lien avec la ZFE-m de Marseille

7/ Location longue durée :

1 700 vélos au lieu de 1 000 prévus, large gamme de vélos proposée. Plus de **2 000 vélos** disponibles en 2025

8/ Location libre-service (Marseille) :

nouveau service démarré en décembre 2022 avec un nombre de vélos et une attractivité nettement améliorée par rapport à l'ancien service.
2 000 vélos sur le terrain, 12 000 trajets/jour

EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Bilan des 15 actions du Plan Vélo (2/2)

- Objectif non atteint
- Objectif partiellement atteint
- Objectif atteint
- Objectif dépassé

● **9/ Eco-mobilité scolaire :**
environ **un quart des élèves de CM1 formés** au "Savoir Rouler à Vélo" (SRAV) basé sur des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo

● **10/ Lutte contre le vol :**
campagne ponctuelle de marquage et de sensibilisation durant laquelle **1 000 vélos** ont été marqués avec le concours des associations cyclistes qui ont remporté cette prestation (marché public)

● **11/ Cyclotourisme :**
promotion de l'offre cyclotouristique et action spécifique pour la réalisation des grands itinéraires peu développées, mais identification de boucles cyclotouristiques en lien avec les offices de tourisme et Geovélo

● **12/ Partage de l'espace public et nouveaux services :**
réduction des flottes de free-floating, marquage de zones, campagne ponctuelle code de la route

● **13/ Outil de mobilité métropolitain :**
une partie des fonctionnalités prévues sont manquantes (offre free-floating, interface interactive).
De 2020 à 2022 prestation avec Geovélo pour un système de GPS + une identification du réseau cyclable et des problématiques d'aménagement avec intégration des données sur OSM.

● **14/ Guide technique des aménagements :**
un document de travail qui reste à compléter et finaliser

● **15/ Soutien aux associations :**
subventions aux associations, mais pas de partenariat suffisant ni de charte relative au processus de concertation

EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Bilan des actions du Plan Vélo

/ Aménagements : des objectifs non atteints, des retards sur le réseau structurant

- Pour les 8 lignes de Marseille, un taux de réalisation de 45% des lignes à échéance 2024. De nombreuses discontinuités et des aménagements pas toujours au niveau de service fixé par le Plan Vélo (aménagements sécurisés de type piste).
- Pour les 8 lignes hors-Marseille, malgré les nombreuses études de faisabilité financées par la Métropole entre 2020 et 2021 (dont certaines à la demande des communes), aucune grande continuité cyclable interurbaine n'est effective à ce jour



/ Services : objectifs dépassés pour les services de location (libre-service et longue durée) et des avancées encourageantes pour les autres actions

- Déploiement d'abris vélos sécurisés à plus de 50% de l'objectif
- Intégration de l'offre de location et de stationnement dans les boutiques Métropole Mobilité
- Une aide à l'achat de VAE relancée depuis novembre 2024 sur le périmètre de la ZFE de Marseille



/ Communication/ Formation/ Promotion : un bilan mitigé, quelques réalisations notables et des actions sans suite

- Maîtrise des flottes de free-floating, campagnes contre le vol de vélos
- Un taux de couverture limité du "Savoir Rouler à Vélo" (SRAV), une application mobilité avec de nombreuses fonctions mais aussi quelques manques
- Le guide des aménagements reste à formaliser et à partager
- La collaboration avec les associations à intensifier
- Peu d'actions spécifiques de la part de la Métropole en faveur du cyclotourisme



> Enjeu d'accélération du déploiement d'aménagements cyclables, notamment sur le réseau structurant

EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Evaluation des dépenses du Plan Vélo (en euros 2019)

/ Les dépenses de la Métropole sont estimées à 73M€, bien au-dessus de l'engagement budgétaire de 60M€

- L'enveloppe budgétaire de 35M€ affectée par la Métropole au volet aménagements a été dépassée, mais les objectifs de linéaires d'aménagement n'ont cependant pas été atteints.

/ Le Département a engagé près de 30M€ sur le périmètre métropolitain

Le Département depuis 2019 a réalisé 17km d'aménagements dont 8km de pistes sous sa maîtrise d'ouvrage (périmètre AMP), auxquelles s'ajoutent les réalisations par les communes et syndicats subventionnés par le département.

/ A l'échelle des Bouches-du-Rhône, le Département a dépensé environ 38 M€ en aménagements cyclables sur la période 2019-2024 sous sa maîtrise d'ouvrage, ce qui correspond sensiblement aux 40 M€ d'engagements.

/ Les dépenses des communes qui détiennent la compétence voirie ne sont pas connues, elles ne sont donc pas intégrées à ce bilan

/ Au global, environ 103M€ dépensés sur le territoire métropolitain, en phase avec les 100M€ annoncés.

Depuis 2019	Métropole AMP* (sur le périmètre de sa compétence voirie)	Département CD13 (périmètre AMP)	TOTAL (€ 2019)
Aménagements	43 M€ <i>dont dépenses connues : 22,6 M€, dépenses reconstituées : 19,1 M€, études de faisabilité : 1,1 M€</i>	21 M€ <i>dont maîtrise d'ouvrage CD13 : 14,1 M€, subventions aux communes + syndicats mixtes : 6,8 M€</i>	64 M€
Services	29 M€	8 M€	37 M€
Communication Formation	1,0 M€	0,6 M€	1,5 M€
TOTAL dépenses PLAN VELO (€ 2019)	73 M€	30 M€	103M€**

Reconstitution Inddigo

* Les dépenses sur les communes de Grans, Miramas, Port-St-Louis-du-Rhône, Istres et Cornillon-Confoux sont connues pour les réalisations à partir de 2021

** 103 M€ en 2019 correspondent à environ 118 M€ fin 2024 (~16% d'inflation)



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Evaluation du pilotage du Plan Vélo 2019-2024

/ 12 comités de suivi réalisés sur la période 2019-2024, soit en moyenne 2 comités par an

- Les Comités rassemblent la Métropole et les associations de promotion du vélo
- Un ralentissement à partir de 2022 suite à une réorganisation des services métropolitains et aux incertitudes liées à la mise en œuvre de la loi 3DS
- Des comités à périmètre variable, géographique ou thématique

/ Depuis fin-2024, des comités de ligne réguliers sont mis en place avec les différents maîtres d'ouvrages et partenaires concernés

/ Un suivi du Plan Vélo limité à des indicateurs d'avancement (planning prévisionnel de réalisation), avec un suivi budgétaire des 8 lignes marseillaises du Plan Vélo

> Enjeu : structuration du Comité de Suivi



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Une gouvernance complexe

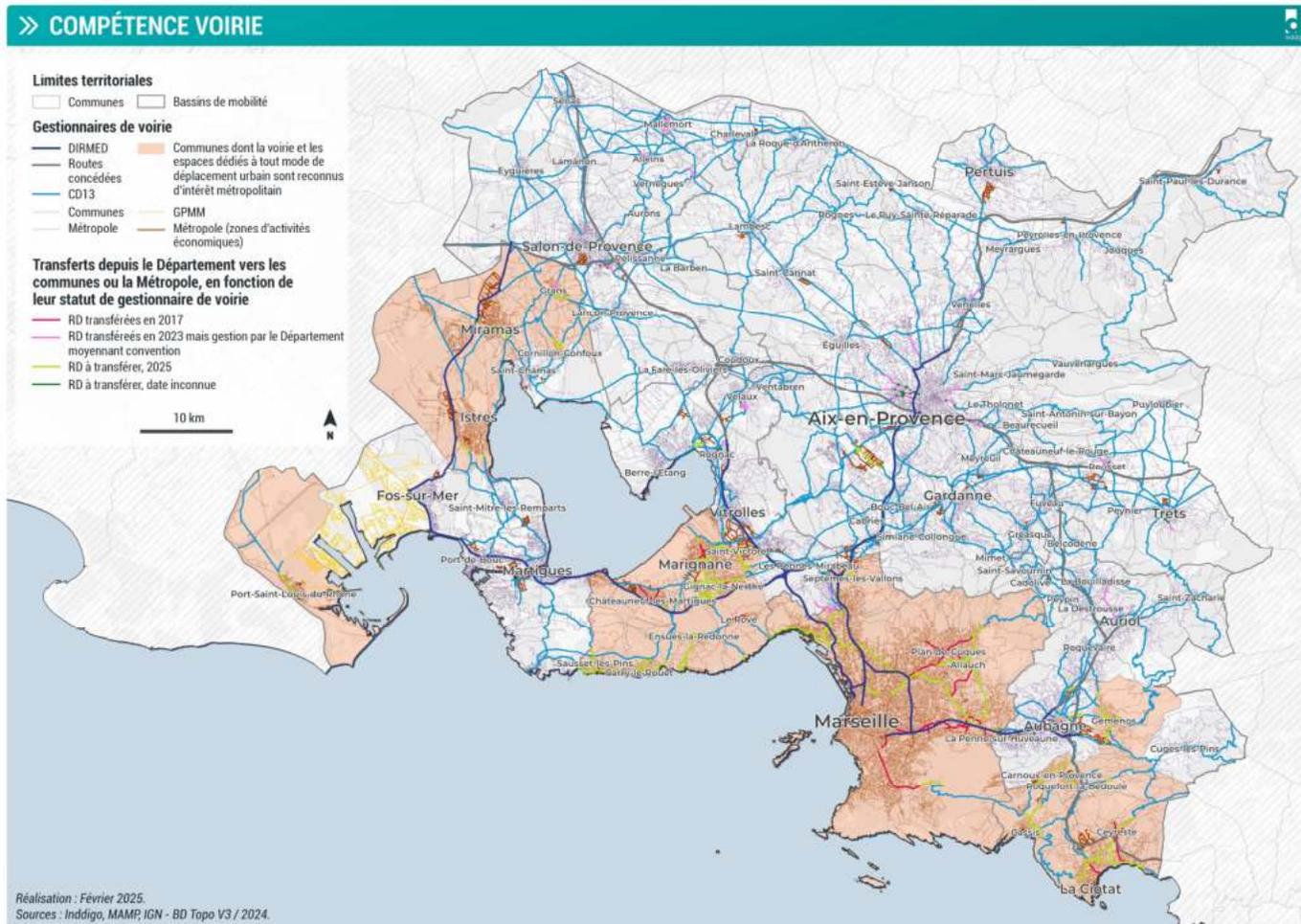
La Métropole présente la particularité de ne pas avoir la compétence voirie sur l'ensemble de son ressort territorial :

- La Métropole est compétente en matière de mobilité mais pour la voirie de 23 des 92 communes seulement. La gestion de la voirie est actuellement répartie entre la Métropole, le Département (RD hors agglomération), les communes et l'Etat (DirMed, GPMM...)

La distinction entre les compétences mobilité et voirie complexifie la mise en œuvre d'aménagements cyclables :

- Contrairement aux « voiries d'intérêt métropolitain supportant la circulation des TCSP », les itinéraires cyclables structurants souffrent d'un éclatement de la maîtrise d'ouvrage qui complexifie la mise en œuvre et limite considérablement le champ d'action de la Métropole

Enjeu : organisation et fédération de la gouvernance et de la maîtrise d'ouvrage pour accélérer la mise en œuvre d'aménagements cyclables



EVALUATION DU PLAN VELO 2019-2024

Retour d'expérience sur la démarche d'évaluation

/ Le Plan Vélo manque parfois de précision

- Les itinéraires des 8 lignes interurbaines hors-Marseille restent au stade d'itinéraires de principe : **difficultés à évaluer le taux d'avancement** des lignes qui se définissent à partir d'origines-destinations sans tracés précis ;
- Les actions manquent parfois de précisions sur les quantités, les échéances, les porteurs, les budgets dédiés a minima par axe du Plan... (exemples : aide à l'achat, VLD, VLS, écomobilité scolaire,...).

/ Des difficultés d'accès à la donnée

- En matière d'**infrastructures cyclables existantes et de services**, les données existent. L'enjeu est de **mutualiser cette donnée** au sein de l'Observatoire et du SIG métropolitain en s'appuyant également sur la base OpenStreetMap (OSM) et sur les retours de la concertation du SDMA ;
- Si la **base OpenStreetMap (OSM)** est une ressource à prendre en compte, elle comporte cependant des erreurs ou imprécisions, nécessitant un **recoupement avec le SIG métropolitain et les associations d'usagers**, pour laquelle une procédure de contrôle doit être mise en œuvre ;
- **Connaissance partielle des zones apaisées** (zones de rencontre) pour l'ensemble de la Métropole qui s'appuie sur les remontées partielles des communes dans le cadre du suivi annuel du Plan de mobilité et des retours de la concertation du SDMA.

> Enjeu : mise en place, consolidation et suivi de la donnée

ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS

Synthèse de l'évaluation du Plan Vélo 2019-2024

- / **Le Plan Vélo 2019-2024, des objectifs en partie atteints seulement...**
 - Des **retards sur les aménagements** mais de nombreuses livraisons à venir et études en cours
 - Des **avancées notables sur les services**, avec des objectifs dépassés pour les services de location mais encore quelques retards à combler
 - Des **efforts à poursuivre** en matière de **communication**/ formation/ promotion

- / **...mais un engagement financier dépassé :**
 - **Environ 73M€ dépensés par la Métropole sur les 60M€ prévus**
 - 43M€ pour les aménagements
 - 29M€ pour les services
 - 1M€ pour la communication / formation / promotion

 - **Le Département a engagé environ 30 M€ sur le périmètre métropolitain**





DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Le développement du vélo

DIAGNOSTIC PROSPECTIF

La collecte des données modes actifs

Mise à jour du SIG Métropolitain

/ Pour les aménagements cyclables :

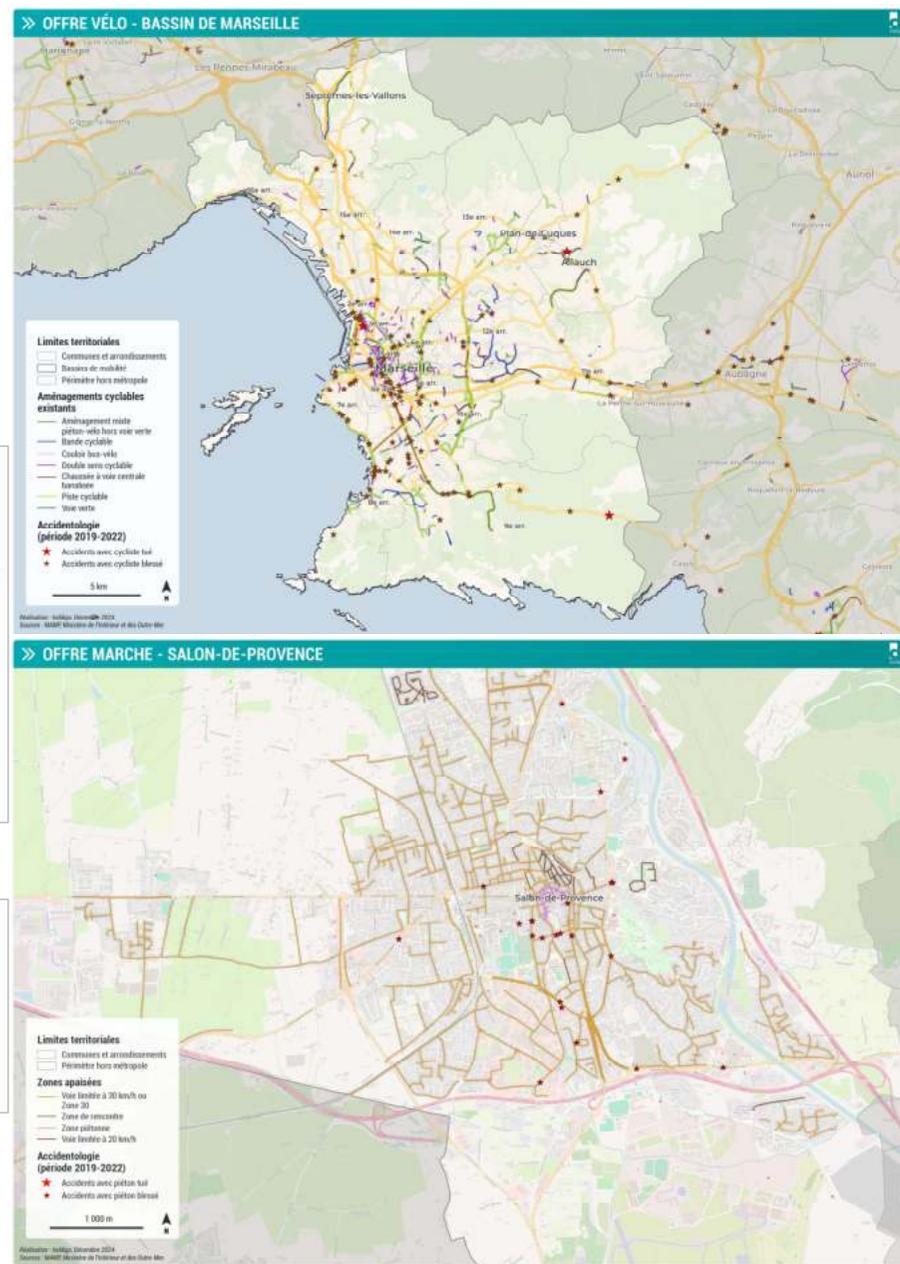
- Utilisation de la base **OpenStreetMap**, qui contient des erreurs mais qui est assez fournie à l'échelle du territoire métropolitain
- Les retours des communes, suite au **questionnaire du suivi du PDM** ont été saisis sur OSM. **Information partielle** en ce qui concerne les réalisations des communes : sur les **70 réponses au questionnaire**, environ la moitié seulement comprenait des éléments cartographiés
- Seules les **typologies d'aménagements** listées ci-contre ont été prises en compte

/ Pour les zones apaisées :

- Utilisation de la **base métropolitaine** des zones apaisées
- Pour **Marseille**, recours aux **données OSM** qui sont plus complètes sur ce périmètre

/ Puis **enrichissement et correction des bases** dans le cadre de la **concertation par les groupes de travail**, et notamment les associations de promotion du vélo

> **Des bases de données nettement améliorées mais perfectibles**



DIAGNOSTIC PROSPECTIF

La collecte des données modes actifs : les apports des groupes de travail

29 contributions reçues, dont certaines qui couvrent plusieurs bassins

- Bassin de Marseille : **10** contributions
- Bassin Est Etang de Berre : **8** contributions
- Bassin d'Aix-en-Provence : **5** contributions
- Bassin Sud Est : **5** contributions
- Bassin Ouest Etang de Berre : **4** contributions
- Bassin Nord Ouest : **1** contribution

4 formes de contributions :

- Des propositions d'ajout / modification / suppression des aménagements cyclables et voies apaisées
 - Aménagements cyclables : **54 km** de linéaire ajouté, **11 km** de linéaire supprimé, **21 km** de linéaire modifié
 - Voies apaisées : **123 km** de linéaire ajouté, **3 km** de linéaire modifié
- Des constats / éléments de diagnostic sur l'existant
- Une **vingtaine** de propositions d'aménagements tactiques
- Des propositions de liaisons à développer : **plus de 60 cartes renvoyées** avec des suggestions pour alimenter le réseau vélo cible

DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Le réseau cyclable actuel

/ Dans la Métropole : 615km d'aménagements cyclables (dont 131km à Marseille et 85km à Aix), soit une moyenne métropolitaine de 0,32ml/habitant

- autres métropoles : 0,85 à Lyon ; 1,07 à Toulouse ; 1,81 à Bordeaux

/ De très nombreuses discontinuités dans le réseau

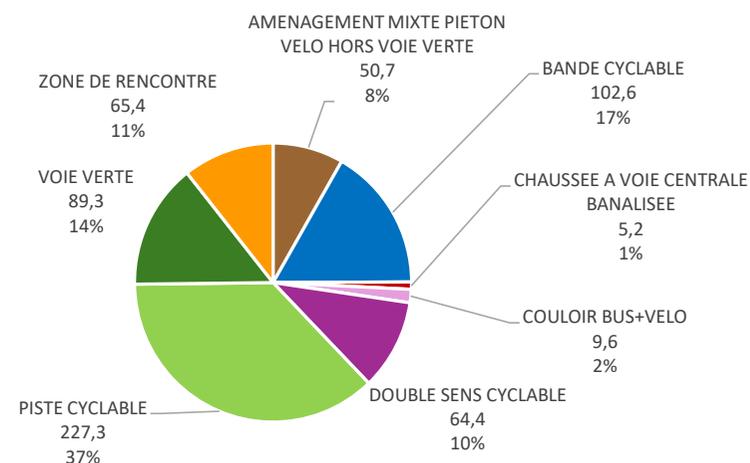
/ Les aménagements existants ne sont pas toujours au niveau de confort et de sécurité attendu, y compris sur les lignes structurantes :

- Aménagements sur trottoir (avec ou sans séparateur physique)
- Largeurs inférieures aux recommandations
- Carrefours non sécurisés
- Obstacles mobiles ou immobiles
- ...

/ La qualité des aménagements est très hétérogène, phénomène amplifié par la présence de nombreux gestionnaires de voirie

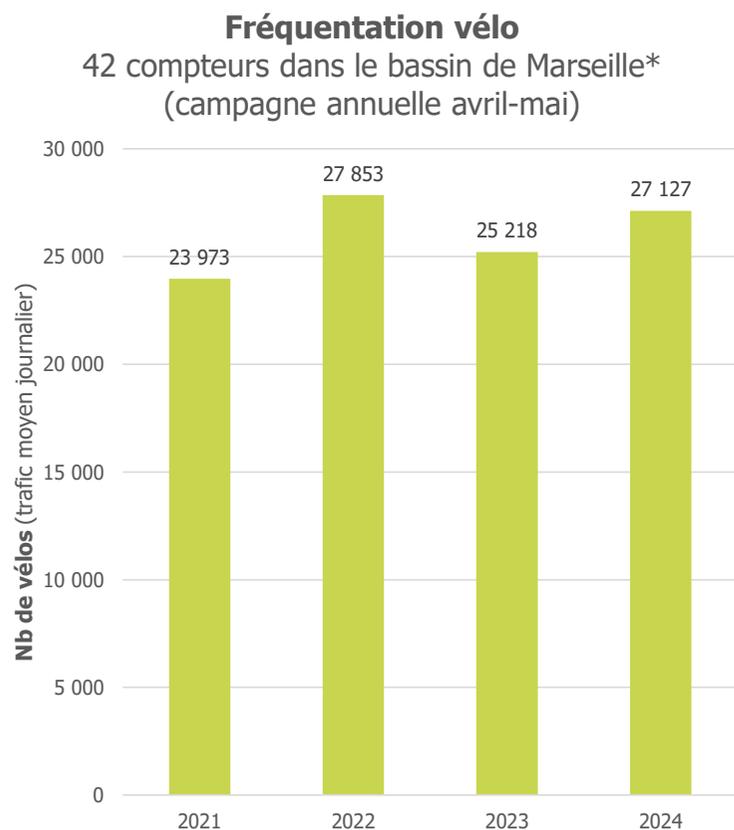
> Enjeu d'adéquation entre les caractéristiques des aménagements et le niveau d'ambition, en particulier pour les aménagements « mixtes » qui n'apportent pas la sécurité et le confort attendus

Répartition des aménagements par typologie

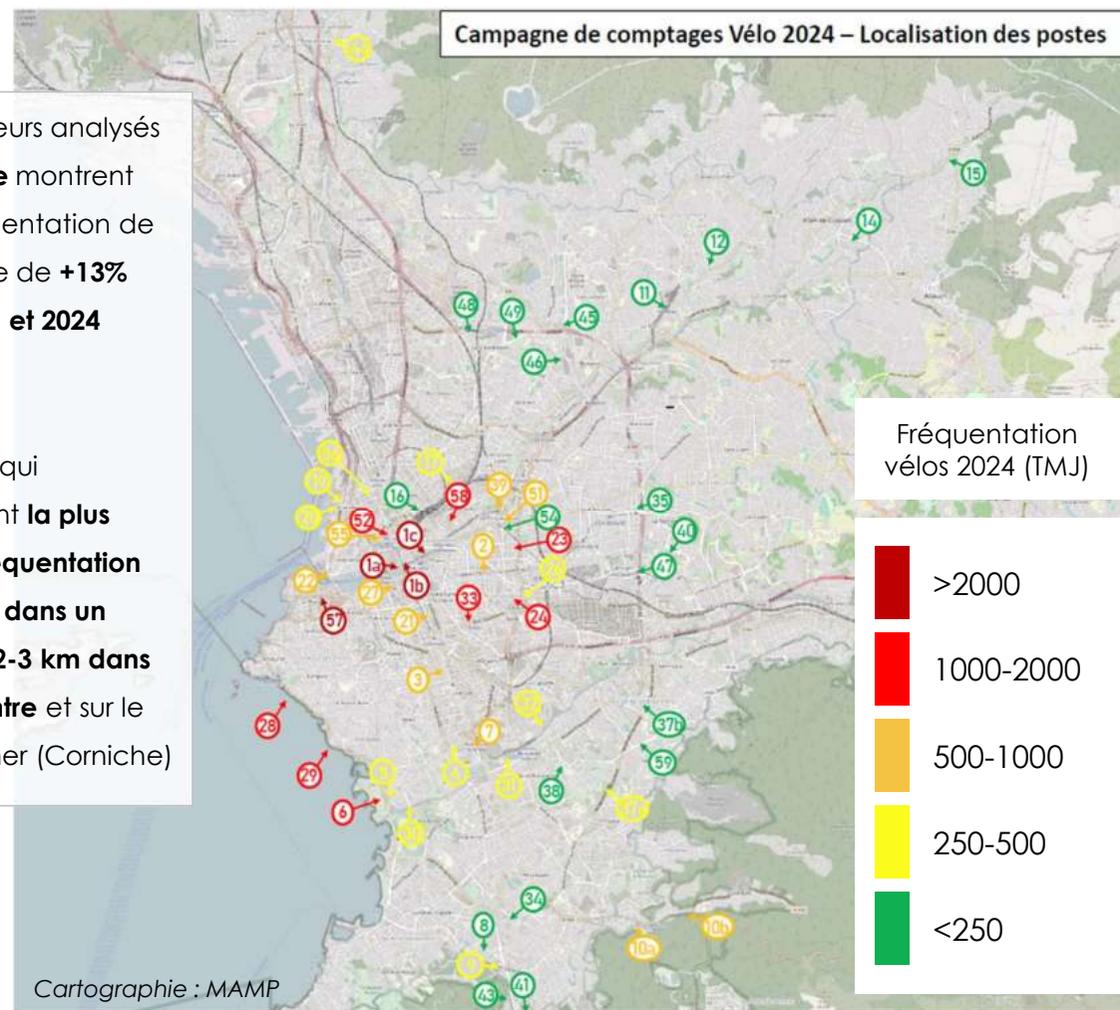


DIAGNOSTIC PROSPECTIF – EVALUATION DE LA PRATIQUE VELO

Comptages vélo à Marseille



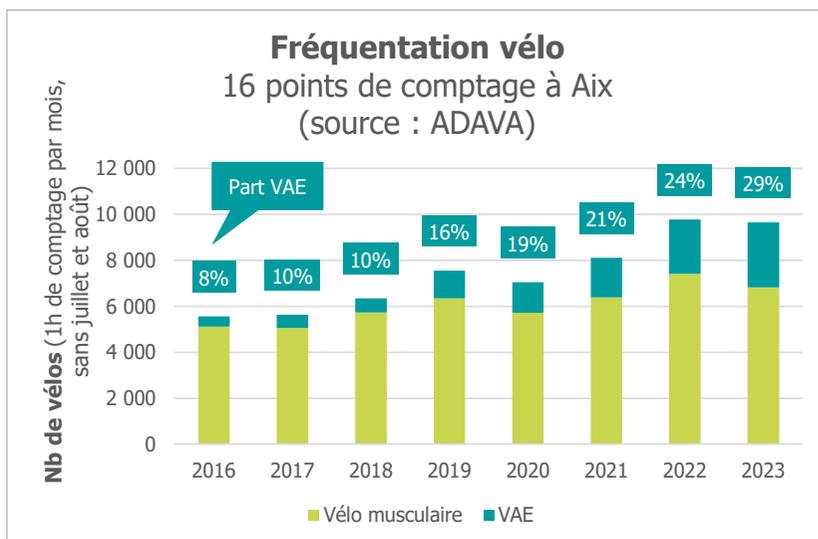
- / 42 compteurs analysés à **Marseille** montrent une augmentation de la pratique de **+13%** entre **2021 et 2024** (3 ans)
- / Les points qui enregistrent **la plus grande fréquentation** sont situés **dans un rayon de 2-3 km dans l'hypercentre** et sur le front de mer (Corniche)



* Par rapport à la carte ci-contre, seuls les compteurs avec des données disponibles pour toutes les années 2021 à 2024 ont été pris en compte pour les graphiques. Ils se situent notamment dans le centre-ville et dans les quartiers sud de Marseille

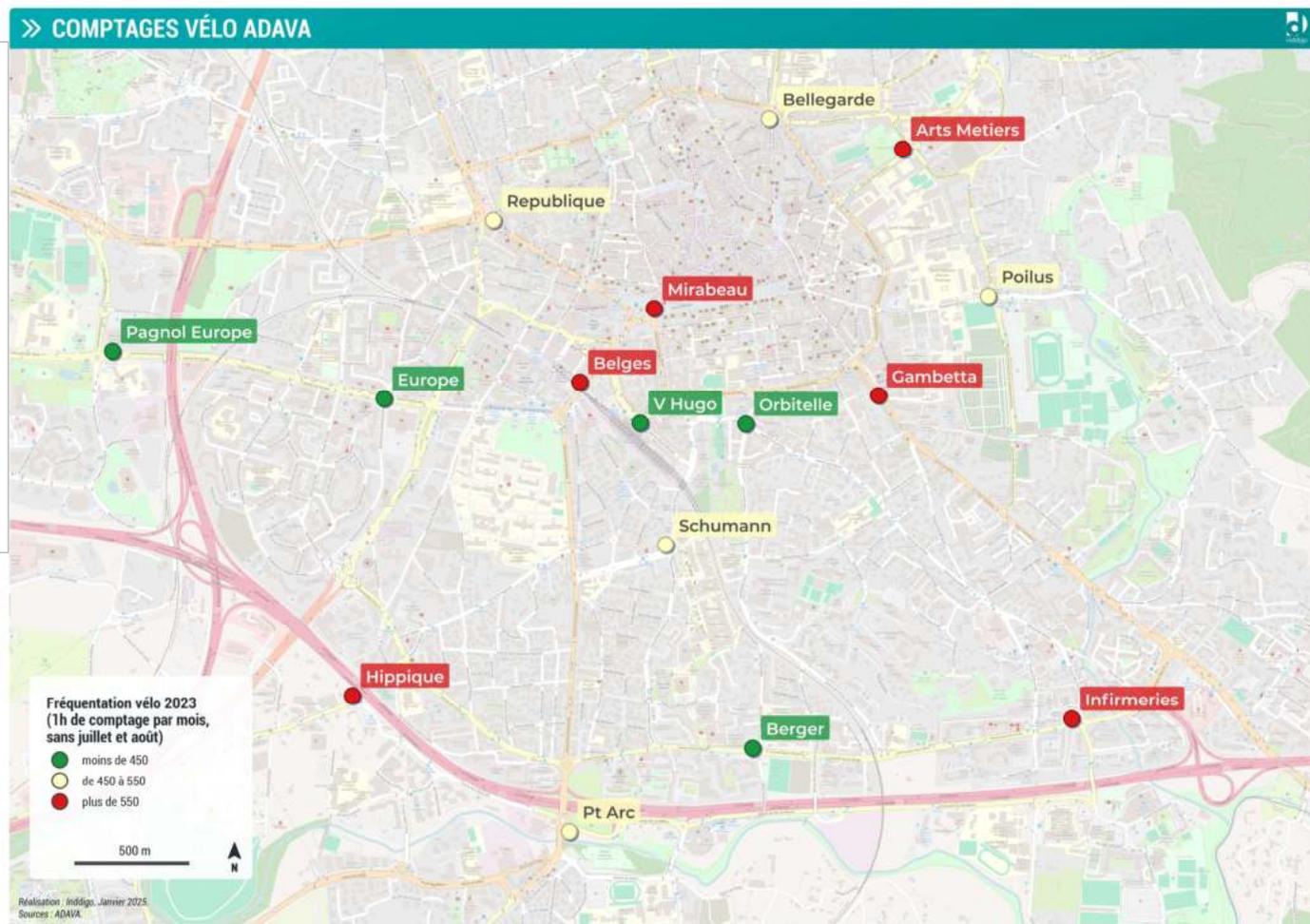
DIAGNOSTIC PROSPECTIF – ÉVALUATION DE LA PRATIQUE VELO

Comptages vélo à Aix-en-Provence



/ Sur les 16 points de comptage à Aix, une hausse de 74% entre 2016 et 2023. **+28% entre 2019 et 2023 (4 ans)**

> **Enjeu de développement des points de comptage et d'uniformisation des méthodes de collecte sur l'ensemble du territoire**





DIAGNOSTIC PROSPECTIF – PART MODALE VELO

La mesure du développement de l'usage du vélo

/ La part modale est difficile à estimer entre deux enquêtes ménages. Les valeurs connues les plus fiables sont :

- Enquête ménage EMC² 2019-2020 : **1,3%**
- INSEE domicile-travail 2019 : **1,3%**
- INSEE domicile-travail 2021 : **1,8%**

/ ...mais les indicateurs de linéaires et de fréquentations donnent cependant une tendance :

- Les données issues des comptages montrent des **fréquentations à la hausse à Marseille et Aix**, mais représentent des secteurs restreints ;
- L'**enquête FUB 2021** montre que les usagers ont le sentiment que la **situation progresse**, mais doucement ;
- Existence d'une corrélation **entre le mètre linéaire d'aménagements et la part modale vélo** effective (source ADEME) tout en prenant en compte la multipolarité et la densité contrastée du territoire métropolitain.

DIAGNOSTIC PROSPECTIF - PART MODALE VELO

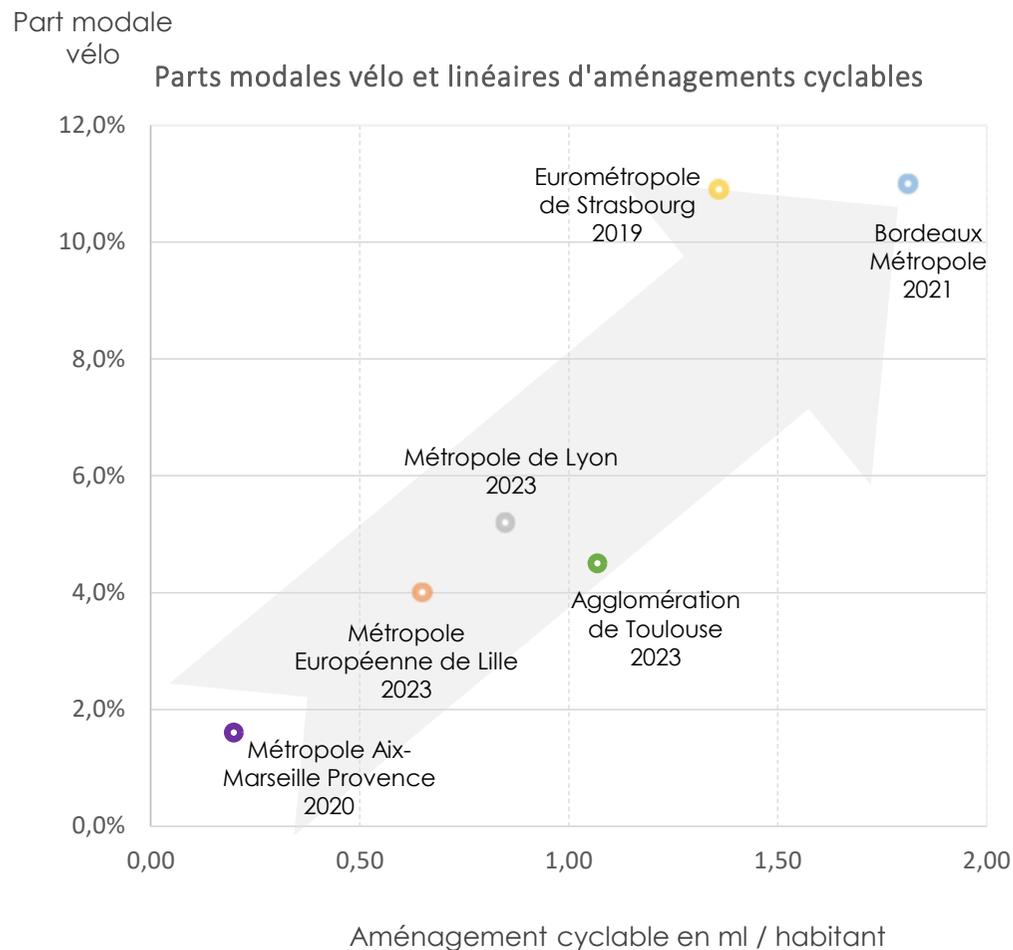
Lien entre part modale vélo et aménagements cyclables

/ Les observations nationales montrent qu'il existe une **corrélation positive entre la part modale vélo et le linéaire d'aménagements cyclables**

/ Une hypothèse de **1pt de part modale vélo pour 0,1ml/hab.** a été retenue pour l'élaboration du Plan de Mobilité, sur la base des travaux de l'ADEME. Cependant :

- les aménagements dans des **secteurs peu denses induiront moins d'usage** que ceux réalisés dans des secteurs très urbains
- nuance particulièrement importante pour la Métropole Aix-Marseille Provence du fait de sa **configuration multipolaire et de la présence de vastes secteurs ruraux ou périurbains**

> **Intérêt d'utiliser le linéaire d'aménagement cyclable ramené à la densité de population, comme un indicateur pour suivre l'atteinte des objectifs de part modale**



Source : plans vélos des collectivités respectives

DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Du retard dans les aménagements cyclables à date

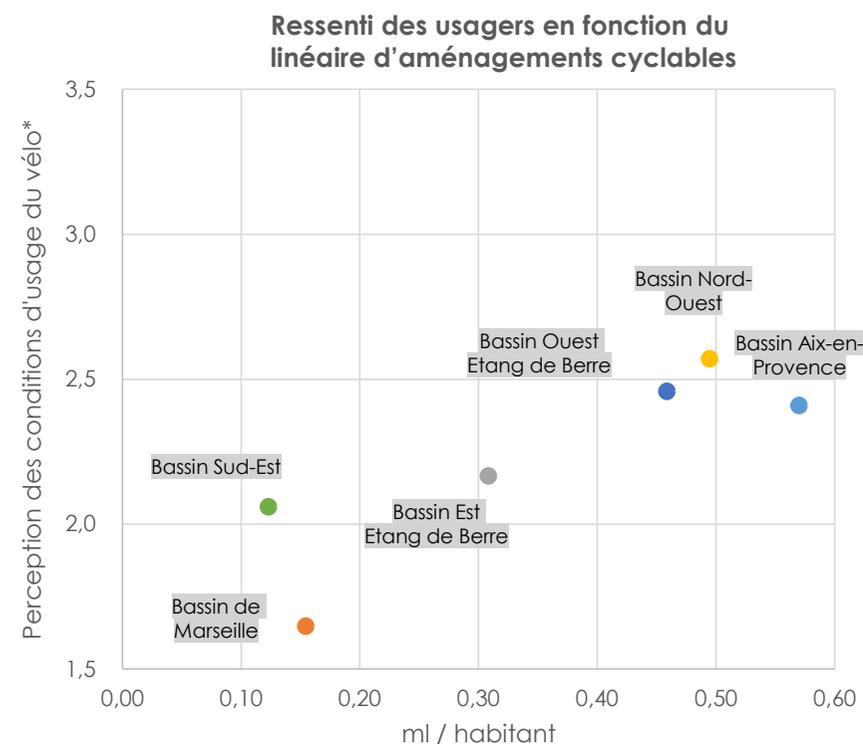
Par comparaison avec les autres grandes métropoles françaises, la Métropole Aix-Marseille accuse un retard conséquent en matière d'aménagements cyclables. Pourquoi ?

- Un retard accumulé depuis des années, bien antérieur au Plan Vélo
- Les actions 1 et 2 du Plan Vélo, relatives aux aménagements cyclables présentent des retards dans l'exécution par rapport aux **objectifs fixés**
- Difficulté à faire des **arbitrages conduisant à réduire la place de la voiture au profit du vélo**
- **Complexité de la gouvernance** notamment en termes de voirie avec la multiplicité des maîtres d'ouvrage au sein de la Métropole
- Une politique Vélo inégalement appropriée par les différentes collectivités du périmètre métropolitain
- Une **difficulté de suivi** des actions
- Pour les liaisons interurbaines, des **problématiques foncières et environnementales** plus marquées qu'en milieu urbain
- Insuffisance principalement **des ressources dédiées**, du fait de la mise en place de la Métropole (**réajusté depuis**)

/ Au sein même de la Métropole, des déséquilibres territoriaux

- Linéaire réalisé par habitant plus faible sur les **bassins de Marseille, Sud Est et Est Etang de Berre**
- Les communes du nord sont plutôt mieux dotées en aménagements cyclables (relief plus favorable,...)
- La concertation dans les ateliers des bassins de Marseille et Sud-Est a confirmé une perception plus sévère sur la politique modes actifs que dans les autres bassins

/ La perception des conditions d'usage du vélo est positivement corrélée aux linéaires d'aménagement



*Source enquête FUB 2021, note évoluant de 1 (défavorable) à 6 (excellent)

DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Les déplacements actuels par tranche de distance

/ De nombreux déplacements de courtes distances : plus de 3 déplacements sur 4 font moins de 8km

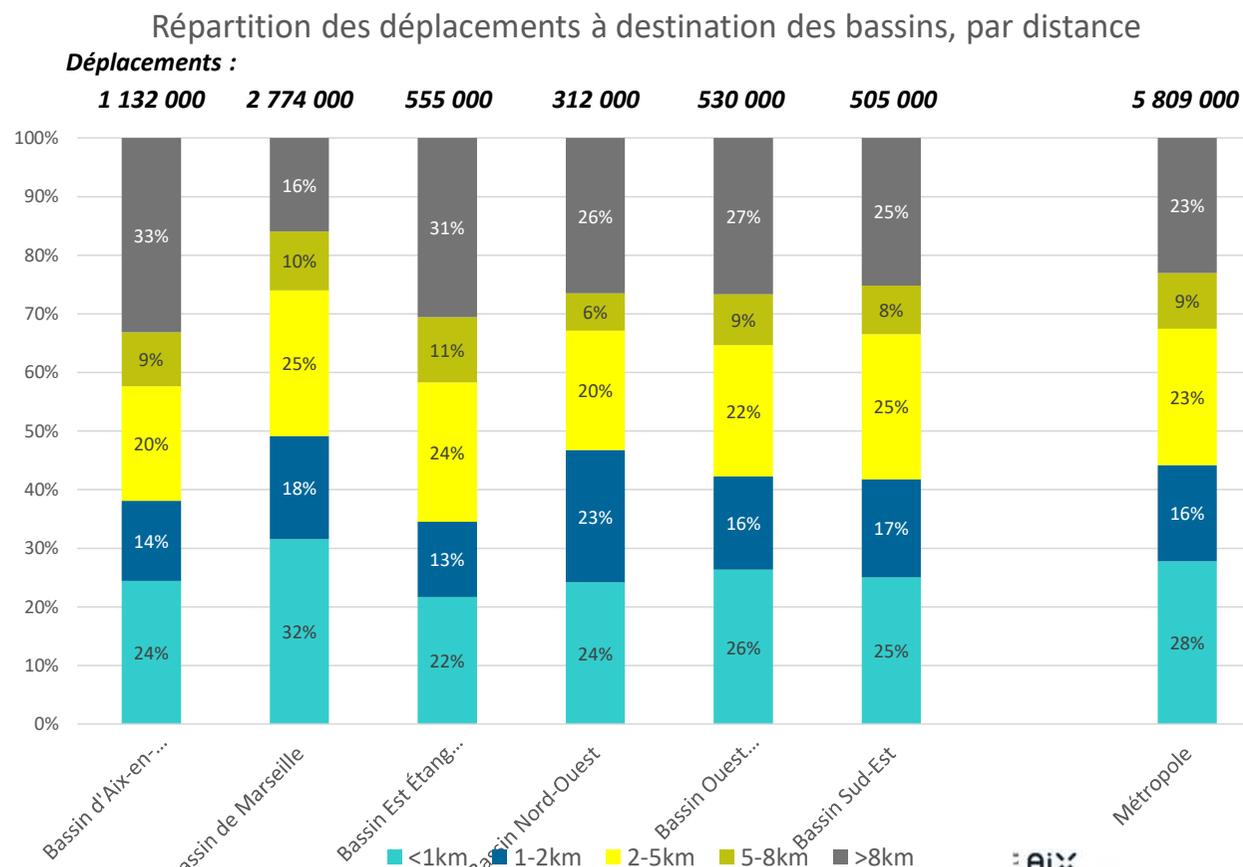
/ Le bassin de Marseille enregistre à la fois les plus grands volumes de déplacements, mais aussi la plus grande part de déplacements courtes distances :

- 50% des déplacements font moins de 2km
- 75% des déplacements font moins de 5km

/ Pour les 5 autres bassins :

- 33 à 47% des déplacements font moins de 2km
- 58 à 68% des déplacements font moins de 5km

> Un potentiel de développement des modes actifs très important pour le bassin de Marseille mais également conséquent pour l'ensemble des bassins



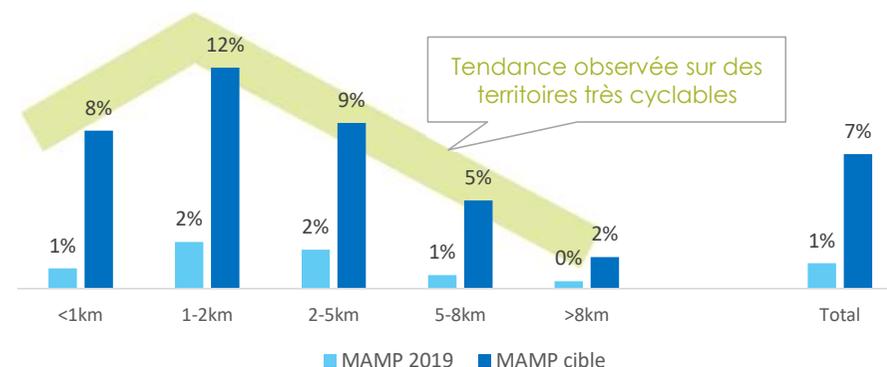
Source: Enquête ménages déplacements 2019

DIAGNOSTIC PROSPECTIF – PART MODALE

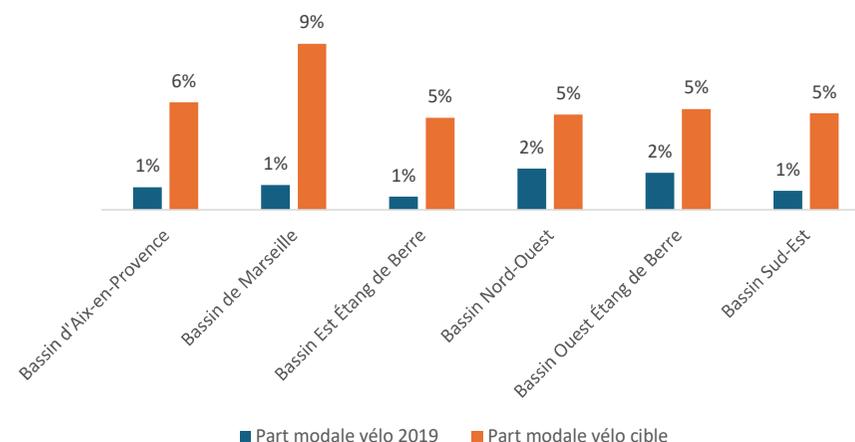
Comment atteindre les objectifs du Plan de Mobilité ?

- / Pour **passer de 1,3% (2019) à 7%** de part modale vélo, le nombre de déplacements à vélo doit **augmenter de 330 000 par rapport à 2019**
- / **Ces nouveaux déplacements seront en grande majorité issus de déplacements courts** compris entre **1 à 5 km**
- / Par conséquent, au regard des volumes de population et de déplacements, presque **deux tiers** de ce **report modal** doivent **s'effectuer à l'échelle de Marseille**, tandis que le potentiel des petites communes hors centralités sera moins massif.
- / Toutefois, l'analyse de la structure des déplacements, hors bassin de Marseille, montre que la **déclinaison territoriale de l'objectif à 2030** implique de **multiplier la part modale vélo de 2019 par 2,5 à 5 pour les 5 autres bassins de mobilité**
- / Conformément aux objectifs du Plan de Mobilité, cet **"effort" d'envergure métropolitaine** devra notamment se traduire par une desserte des **pôles d'échanges multimodaux (PEM)** et des **zones d'emplois** en infrastructures cyclables sécurisées.

Parts modales vélos 2019 et cible 2030, par distance



Parts modales vélo 2019 et cible 2030, par bassin



DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Les attentes exprimées lors de la concertation

La 1ère phase de concertation en chiffres :

- 6 réunions de lancement
- 6 ateliers de travail
- 1 réunion de convergence métropolitaine
- environ 250 participants

Thématique la plus plébiscitée lors de la concertation avec les communes et les associations : **le déploiement d'aménagements cyclables sécurisés**

Services aux usagers

- Renforcer l'**intermodalité** entre vélo et transports en commun
- Développer les **services** tels que les abris sécurisés, les ateliers de réparation...

Communication et sensibilisation des publics

- Allouer un **budget dédié et pérenne** spécifiquement orienté vers la communication
- Sensibiliser les **élèves** et les parents d'élèves

Conception et qualité des espaces publics partagés

- **Réduire la place** dédiée au stationnement et à la circulation automobile
- Créer des **trottoirs continus, larges et dépourvus d'obstacles**.
Des itinéraires cohérents, continus et sécurisés pour les cyclistes

Gouvernance et engagement des acteurs

- Clarifier les rôles et **renforcer la coordination** entre les acteurs
- Créer une **instance de dialogue** régulière intégrant Métropole, communes, associations et acteurs concernés

Financement des projets

- Nécessité de mettre en place une **plateforme unique** pour centraliser les **demandes de subventions** et accompagner les petites communes et associations dans leurs démarches
- Prioriser les **aménagements transitoires**

Suivi et l'évaluation du SDMA

- Développer des **indicateurs précis** et renforcer les **comptages** réguliers pour mesurer l'efficacité des actions
- Créer une **base de données SIG partagée et accessible**, permettant une mise à jour régulière des projets et un suivi transparent des réalisations

➤ Des participants volontaires et impliqués, conscients des difficultés rencontrées et faisant preuve d'une posture constructive



Le développement de la marche

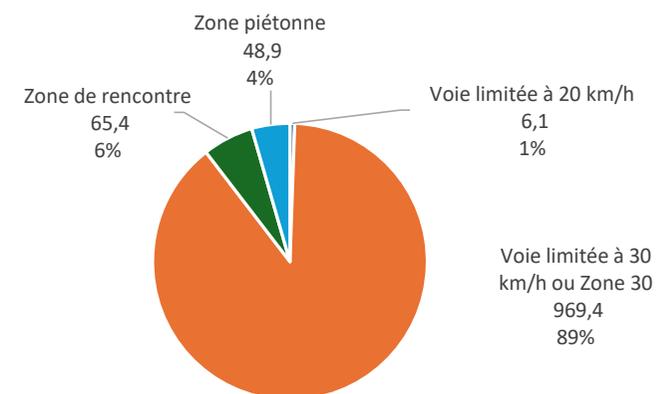
DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Les zones apaisées actuelles

- / **Les informations disponibles indiquent que la Métropole comprend au moins 1 090km de zones apaisées**
 - Mais la connaissance des zones apaisées sur la Métropole est en cours de consolidation : enjeu de mise à jour et d'actualisation régulière de la base de données SIG
- / **Les zones apaisées sont majoritairement composées de zones 30 ou voies limitées à 30km/h**
- / **Les zones piétonnes et zones de rencontre donnent la priorité absolue aux piétons.** Leur **déploiement est très hétérogène** sur le territoire métropolitain : **seules 6 des 12 centralités de la Métropole sont dotées de zones piétonnes** :
 - Il s'agit des centres-villes d'Aix-en-Provence, La Ciotat, Marseille, Martigues, Pertuis et Salon-de-Provence
 - Les 6 autres centralités : Aubagne, Gardanne, Istres, Marignane, Miramas, Vitrolles
- / **Sur Marseille, de très nombreuses résidences fermées pénalisent l'attractivité de la marche**



Répartition des zones apaisées par typologie (km)



DIAGNOSTIC PROSPECTIF – PART MODALE

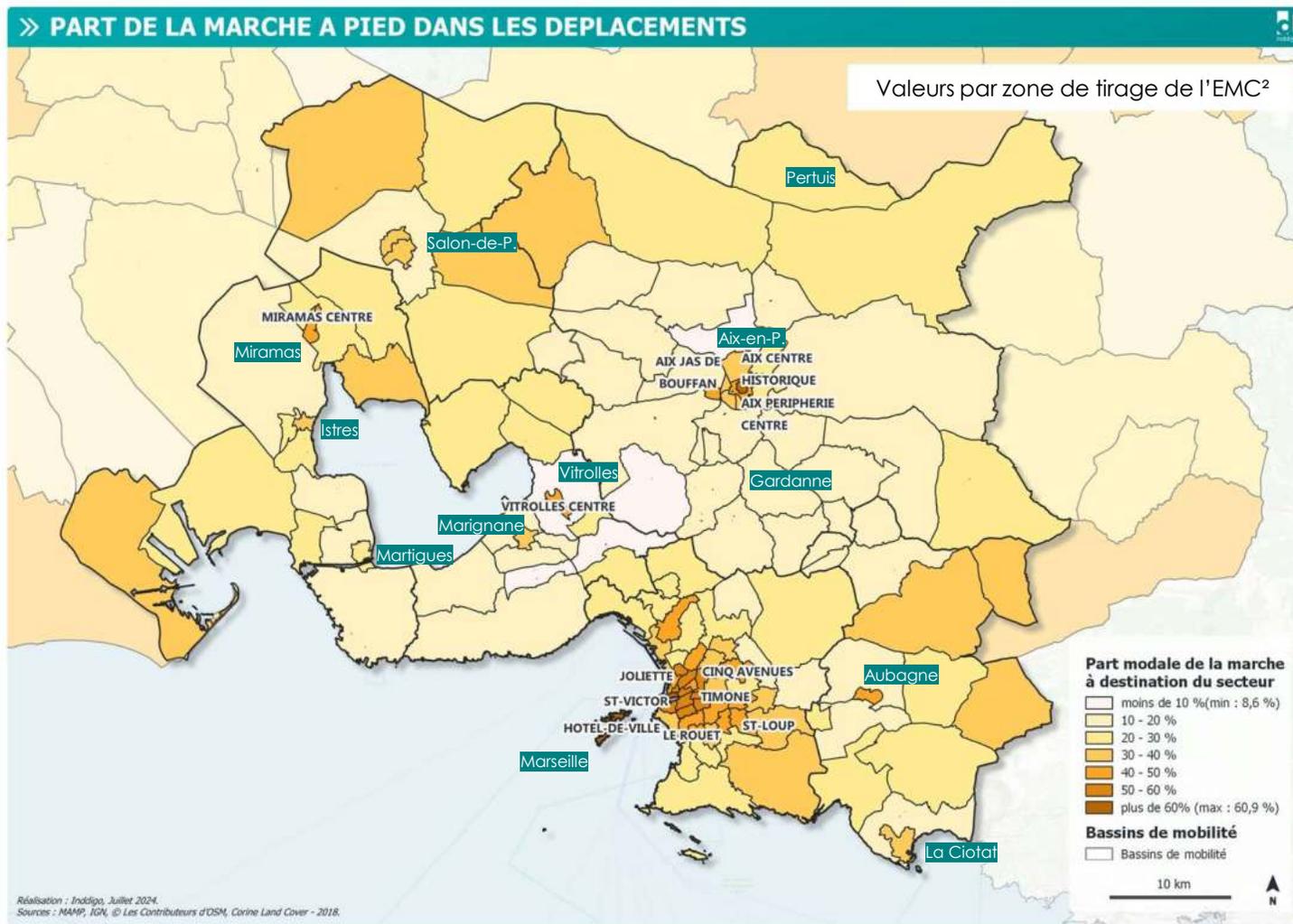
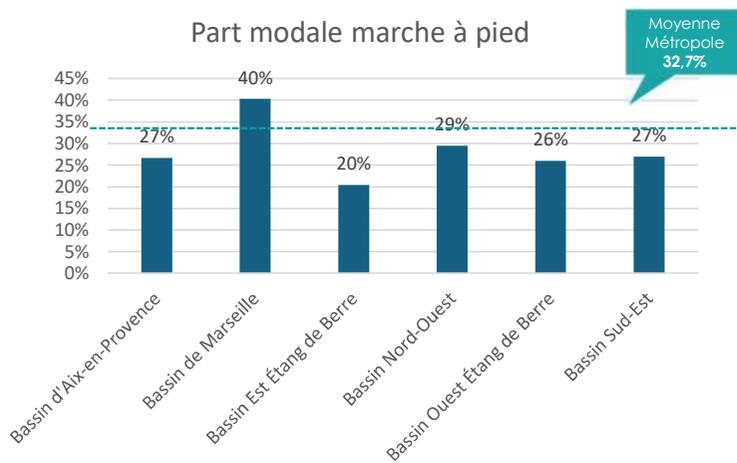


La pratique actuelle de la marche

/ Pour la marche, l'objectif de 33% de part modale était quasiment atteint en 2019

/ Au sein même de la Métropole, des déséquilibres territoriaux importants :

- La marche à pied est le premier mode de déplacement sur le bassin de Marseille
- La pratique est concentrée dans les centres-villes et centralités



DIAGNOSTIC PROSPECTIF – PART MODALE MARCHE

Où en est-on des objectifs de part modale fixés par le Plan de Mobilité ?



/ Comme pour le vélo, la part modale de la marche est difficile à estimer entre deux enquêtes ménages. La tendance reste incertaine :

- Le **baromètre des villes marchables 2023** montre une dégradation du ressenti global pour la ville de Marseille et une amélioration pour Aix-en-Provence
- La **part modale d'accès au travail à pied est en légère régression** (2019 : 6,8%, 2021 : 6,5% ; source INSEE)
- Le développement du vélo pourrait venir capter une partie des trajets courte distance actuellement réalisés à pied

> **Enjeu de maintien de la pratique de la marche à son niveau actuel**

/ Il s'agit de veiller à **ce que le développement du vélo ne dégrade pas les conditions de la marche**

DIAGNOSTIC PROSPECTIF

Les attentes pour la marche

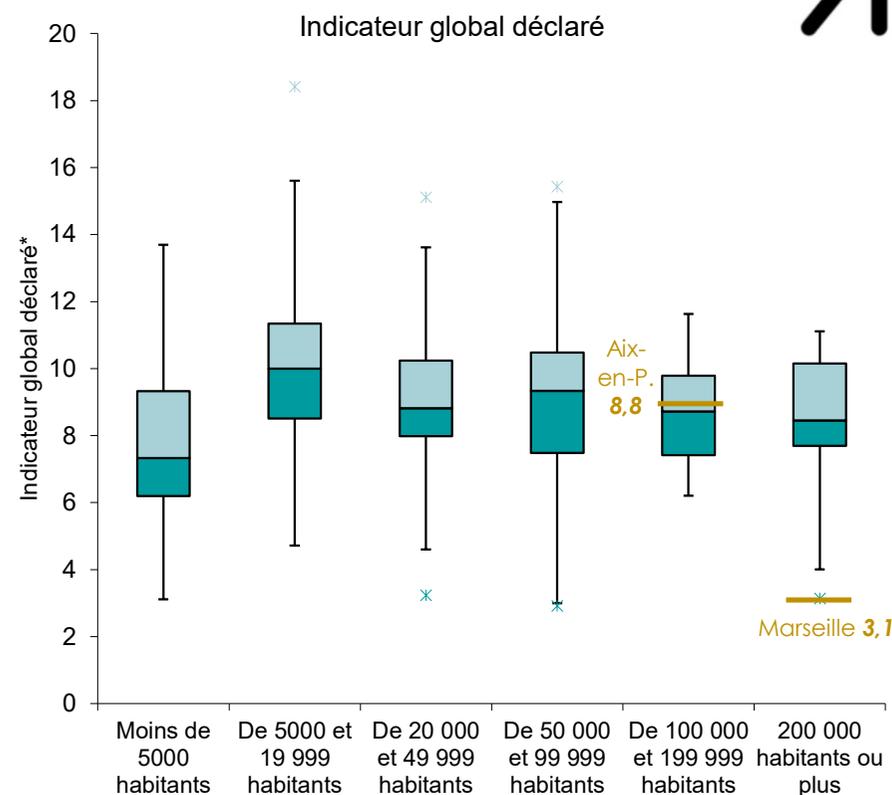
/ D'après le baromètre des villes marchables 2023, des conditions de marche très hétérogènes selon les communes

/ A Aix-en-Provence, des conditions de marche plutôt confortables. Principaux motifs de satisfaction :

- Sécurité des personnes vulnérables et des trajets à pied vers les écoles
- Peu de stationnement de véhicules motorisés sur les cheminements piétons ;
- Le confort des aménagements.

/ Marseille est la commune la moins bien notée de sa catégorie, alors même que la part de la marche y est très élevée. Les usagers ont le sentiment que la situation se dégrade. Principaux motifs d'insatisfaction :

- Le **stationnement des voitures à cheval ou sur trottoirs** (3800 places identifiées dans le centre-ville élargi dont plusieurs centaines ont été supprimées) ;
- Les **conflits piétons/vélo** ou trottinettes ;
- L'**agencement de la voirie** qui engendre des problèmes de sécurité ;
- Le **manque de signalétique** pour piétons (jalonnement) ;
- L'**insuffisance d'aménagements de confort** (bancs, toilettes, points d'eau...) ;
- L'**entretien** des espaces et cheminements destinés aux piétons.



* Source: Baromètre des villes marchables 2023





PREMIERS ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS (phase 2)

PREMIERS ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS

Les principaux enjeux pour le Plan Vélo 2025-2030



- / **Confirmer la faisabilité pour atteindre l'objectif de 7% de part modale vélo en 2030**
- / **Le prochain Plan Vélo devra déterminer l'engagement des différents acteurs et multi-maitrise d'ouvrage**
 - Il dressera une **vision métropolitaine des actions** à mener pour atteindre les **objectifs du Plan de Mobilité**
 - Il définira les **modalités de coopération** avec le **Département et les communes** disposant de la compétence voirie (conventions de délégation de maitrise d'ouvrage, modalités de financement, aide à l'ingénierie,...)
- / **Concentrer les efforts sur le déploiement d'aménagements cyclables :**
 - **Avec un rythme accéléré** afin de **doubler le linéaire cyclable existant** pour atteindre 1200km d'aménagements continus et sécurisés
 - **Au bon endroit, pour plus d'efficacité** : les infrastructures sont d'autant plus efficaces qu'elles desservent des **secteurs denses en population et en points d'intérêt** (déplacements <5km). Presque deux tiers du report modal nécessaire pour atteindre les 7% devront s'effectuer dans les centralités, notamment celles de Marseille et Aix
 - **De qualité** : les aménagements doivent être **sécurisés et confortables** (largeur, revêtement, gestion des carrefours...). **Les aménagements existants non-conformes doivent être repris dans un programme spécifique.**
 - **En réduisant la place de la voiture** : notamment dans les zones urbaines en réaffectant l'**espace public libéré en faveur du vélo**
 - **En intégrant les nouveaux usages** : les **vélos familiaux** (longtails) et la **cyclologistique** nécessite une **conception et un dimensionnement différents** des aménagements
 - **En prenant en compte les enjeux climatiques** : le confort d'été passe notamment par la création d'**aménagements ombragés**
- / **Poursuivre la dynamique engagée sur le développement des services vélo**
 - En augmentant notamment les **capacités de stationnement sécurisé**
- / **Produire un plan résolument opérationnel qui identifie des objectifs, des porteurs d'actions et les ressources nécessaires**
 - Il s'agira en particulier de cibler des **secteurs d'expérimentation** où des **aménagements tactiques** pourront être déployés

PREMIERS ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS

Les principaux enjeux pour le Plan Piéton 2025-2030



/ Affirmer le piéton comme maillon fort de la chaîne de mobilité et des politiques de développement urbain

- Chaque déplacement commence ou se termine à pied, qu'on se déplace en voiture, en transports en commun ou à vélo ;
- Nécessité de poursuivre les réflexions sur l'**articulation urbanisme/mobilité**, notamment à travers la **localisation des équipements** (établissements scolaires, commerciaux, services...) afin de **conforter l'attrait de la marche pour les déplacements inférieurs à 1km soit 15min** (cf. réflexions sur la "Ville du quart d'heure").



/ Maintenir la pratique de la marche à son niveau actuel

- La **marche est actuellement le 2ème mode de déplacement dans la Métropole (le 1^{er} à Marseille)**. Les objectifs de part modale fixés par le Plan de Mobilité sont quasi-stables, l'**aspect qualitatif de la marche** (confort et accessibilité des espaces publics) étant désormais prégnants par rapport à l'aspect quantitatif ;
- **Favoriser la marche** dans les territoires qui présentent aujourd'hui des **parts modales très faibles** (Est Etang de Berre, autour d'Aix...) ;
- Le **report modal** vers le vélo doit en premier lieu se faire **au détriment de la voiture**, et non **pas de la marche**. Sur les courtes distances, le développement du vélo peut capter une partie d'anciens piétons.



PREMIERS ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS

Les principaux enjeux pour le Plan Piéton 2025-2030



/ Améliorer le confort des déplacements à pied en tenant compte des contrastes importants entre centralités

- Désencombrement des espaces piétonniers, **apaisement** de la circulation,
- mise en **accessibilité** des circulations piétonnes (notamment pour les PMR),
- déploiement de **signalétiques spécifiques** et de **mobiliers** de confort,
- **réduction des nuisances** (pollution atmosphérique et sonore),
- **végétalisation et rafraîchissement** des cheminements,
- **résorption des coupures** pour permettre des trajets plus directs (ex. des résidences fermées)



/ Séparer les modes pour éviter les conflits d'usage

- La réalisation d'aménagements cyclables sur trottoir est **à proscrire**,
- Intérêt de **développer la marche et le vélo de façon concomitante** : les aménagements – notamment cyclables – ne doivent pas dégrader les conditions pour la marche,
- Prendre en compte la **diversité des usagers**, de leurs **attentes** et de leur **pratique** (PMR, enfants, personnes âgées, etc.)





PREMIERS ENJEUX POUR LE PLAN D' ACTIONS

Les enjeux communs Vélo et Piéton

- / **Une réaffectation de l'espace public aux modes actifs, au détriment de la voiture**
 - Apaisement des espaces publics, réduction des nuisances, amélioration de la qualité de l'air...
- / **Des espaces publics attractifs et conviviaux, contribuant au confort d'usage**
 - Végétalisation, mobiliers, matériaux utilisés, dimensions généreuses...
- / **Mise en place, consolidation et suivi de la donnée**
 - Connaissance des aménagements cyclables et des zones apaisées, comptage des fréquentations...
- / **Structuration du Comité de Suivi et du lien avec l'ensemble des partenaires (collectivités, associations...)**
 - Clarifier l'implication des partenaires, définir le lien avec les associations
 - Mettre en place un dispositif d'évaluation continue

SUITE DE LA DÉMARCHE

Calendrier

Mars-2025

Phase 2 : Plan d'actions

- / **Plan vélo**
 - Schéma d'intention
 - Expertise technique – chiffrage
 - Formalisation du plan vélo 2
 - Propositions d'aménagements expérimentaux
- / **Plan piéton**
 - Principes d'aménagement
 - Proposition d'actions
 - Propositions d'aménagements expérimentaux
 - Formalisation du plan piéton
- / **Guide technique des aménagements modes actifs**

Sept-2025

Phase 3 : définition du Schéma

- / Articulation des plans vélo et piéton
- / Finalisation du SDMA

Déc-2025

Concertation :

Atelier de travail #2 (avril/mai 2025)
Atelier de convergence #2 (juin 2025)

Webinaire de présentation du
plan vélo 2 et du plan piéton

Réunion de
restitution finale



**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**

