



Association métropolitaine RAMDAM

(Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence)

Enquête publique - Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Contribution de l'association RAMDAM

Métropole Aix-Marseille Provence

Un contexte inacceptable et invivable

pour les habitants, les piétons et les cyclistes

Le constat : congestions routières, bruit, stress et pollution de l'air

- Congestions routières quotidiennes qui génèrent du bruit et temps perdu : **35 000 heures perdues** chaque jour au niveau de Marseille.
- **52mn**, en moyenne, passées chaque jour dans sa voiture - 69% des personnes considèrent que l'accroissement des difficultés génère du stress
- **10 jours perdus** par an entre Aix et Marseille pour un automobiliste Aixois effectuant le trajet quotidiennement pour aller travailler à Marseille
- Marseille / Aix / Étang de Berre : agglomérations où l'air est le plus pollué, en grande partie, à cause des transports. **97 000 décès** imputables à la pollution de l'air en France. **2 500 décès** prématurés sur les Bouches-du-Rhône.

Le constat : précarité énergétique, inégalités sociales, modales et territoriales

- **La part des piétons** est importante (34%) mais les trottoirs sont inexistant, étroits ou

occupés par des voitures, des cars, des motos, des terrasses de café, ...

- Un nombre de cyclistes faible mais en constante augmentation malgré **une absence patente et persistante des aménagements** (pistes cyclables, parkings, ...). Lorsque des aménagements existent, ils ne sont pas, comme les trottoirs, respectés.
- **75%** des déplacements quotidiens font **moins de 8 kilomètres**, c'est à peine 25 minutes à vélo. Mais il y a un grave problème d'infrastructures, en clair, on risque, trop souvent, le vol du vélo ou l'accident de la route.
- Nombreux sont **les ménages sans voitures** (entre 17% et 60% de foyers selon les quartiers de Marseille, 23% sur le département de Bouches-du-Rhône et sur Aix-en-Provence) essentiellement pour des raisons financières.
- Une **réelle précarité énergétique** liée au coût des carburants et au coût global de la voiture (plus de 60 000 ménages résidant à la périphérie des pôles urbains du département)

- Pas encore de RER Métropolitain et pire, **régression de l'offre TER** (700/jour en 2015 – 540/jour actuellement sur la région) : réduction du nombre d'arrêts en gare d'Arenc Euro-Méditerranée, baisse du nombre de TER entre Aubagne et Marseille (moins 14), sur la Côte Bleue entre Miramas, Aix et Marseille, pas de TER le soir après 19h30 ou 22h30 selon lignes, ...)
- Selon le lieu d'habitation (quartiers, communes, lotissements, ...) : **absence de moyens de transports en commun** tard le soir, tôt le matin et le dimanche pour celles et ceux qui ont des horaires de travail atypiques ou simplement pour les loisirs, la culture, les achats, ... (par exemple Salon – 45 000 habitants : plus de TER après 19h50 et pas de car direct vers Marseille.).

Les externalités négatives sont nombreuses et coûteuse : accidents de la route, pollution sonore et atmosphérique, gaz à effet de serre ... Le coût sanitaire de la pollution de l'air sur le plan national est estimé à 100Md€. Quelle est l'estimation sur la Métropole ?

A cela s'ajoute **les coûts économiques**, (la perte d'attractivité pour les entreprises ou les cadres), sociaux (une mauvaise qualité de vie, une inégalité territoriale, ...) et environnementaux (réchauffement climatique, pollution, ...) qu'il conviendrait, également, d'estimer.

Etant donné ce contexte, **les priorités budgétaires** en faveur de mesures efficaces et durables doivent être prises et clairement identifiées par la Métropole.

« Vu le contexte invivable et le grand nombre de personnes concernées, vu les prérogatives et les compétences de la Métropole, des mesures fortes et rapides sont à prendre, en rupture avec l'actuelle situation. »

Il faut agir maintenant !

1. **Assurer le financement** des différentes propositions du PDU, ce qui n'est pas le cas actuellement.
2. Intégrer une ligne budgétaire, de **30M€ / an**, dédiée aux modes de déplacements actifs (piétons et vélos) dans **le budget 2021 de la Métropole**
3. **Prendre en compte l'efficacité environnementale** de chacun des modes de déplacements, y compris les coûts externes, afin d'encourager le report modal sur les plus vertueux.
4. Elaborer **un plan piétons métropolitain**
5. Le PDU est vu comme un système qui ne met pas l'utilisateur au centre du processus. **Le PDU doit servir l'utilisateur et non pas le contraire.**
6. **Afficher des objectifs de performance** pour le réseau tant en débit qu'en temps global de parcours.
7. **Elaborer un plan métropolitain des mobilités** intégrant, dès la 1^{ère} année de mise œuvre du PDU, des **contrats locaux de déplacements** issus d'une large concertation territoriale sur le

modèle de plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises, en impliquant la société civile dont les associations.

8. Inclure dans le plan métropolitain des mobilités des mesures facilitant les mobilités pour **les personnes pouvant être en difficultés** : personnes à mobilité réduite, femmes (sécurité), jeunes ruraux (mise à disposition de véhicules partagés à 2 ou 4 roues électriques, aides au financement du permis ...), personnes âgées (accès au numérique) - mieux expliciter le lien avec transports.
9. Mettre en place d'un **Pass mobilité avec des tarifs sociaux**, sans discrimination géographique à l'image de la gamme tarifaire ZOU !
10. Simplifier et **rendre attractive l'offre tarifaire** des transports collectifs afin d'engager un véritable report modal.
11. Favoriser **la transversalité et la complémentarité** des trains et des cars entre les pôles urbains de la Métropole en évitant les ruptures de charge à Marseille et en pratiquant la polyvalence des titres train/car au-delà du seul abonnement travail.
12. Mettre en place une offre de transports collectifs **tôt le matin, tard le soir**, le dimanche et jours fériés
13. Assurer un cadencement soutenu de l'offre de transports collectifs sur **les corridors ferroviaires et routiers de la Métropole** avec une offre de rabattement sur les gares ferroviaires, routières et les pôles d'échanges multimodaux) permettant d'assurer une connexion avec l'ensemble des communes, des quartiers, des lotissements, des zones d'emploi et d'éducation.
14. **Harmoniser les horaires sur l'année : supprimer les "horaires verts" de la RTM** à Marseille, le flot de touristes palliant la baisse d'utilisation des services pendant les vacances scolaires (ex : Bus 83 et 19)
15. Accélérer **la réalisation des projets ferroviaires** prévus dans le contrat de projets 2015/2020 (dont la réouverture de la ligne métropolitaine Aix / Rognac-Etang de Berre) et le développement **des couloirs bus** sur les corridors routiers et autoroutiers, menant aux villes (Marseille et Aix en particulier), pour rendre les transports collectifs routiers plus rapides que l'automobile.
16. Engager **une véritable rupture dans le partage de la voirie** : donner aux cyclistes et aux piétons la part qui leur revient. Un nouveau partage est nécessaire, il fait rompre le monopole de l'automobile, le développement des modes actifs implique de leur offrir des itinéraires spécifiques et sécurisés (trottoirs aux normes 1,40m et des pistes ou bandes cyclables). Arrêter de les reléguer ensemble sur le même trottoir.
17. Engager une **véritable rupture dans la politique du stationnement** en libérant les trottoirs et les aménagements cyclables et en interdisant tout stationnement sauvage.
18. Engager une véritable **rupture en protégeant les piétons** et cyclistes avec la réduction de la vitesse des voitures et motos, en étendant les zones 30 sur l'ensemble des centres urbains et en réduisant à 50 km/h la vitesse sur les axes accédant aux centres urbains, en développant les zones piétonnes , les zones de rencontre (20km/h) et les voies vertes (piétons, vélos)..

19. **Communiquer aux entrées des double-sens cyclables, des zone 30 ou 20 ou de rencontre, en installant des panneaux pédagogiques** informant les automobilistes que les piétons et cyclistes sont prioritaires. A défaut, la répression des contrevenants devrait être envisagée.
20. **Accélérer** la mise en œuvre des lignes vélos sécurisées du **plan vélo métropolitain, augmenter son financement et rendre la concertation** naturelle, active et efficace. S'assurer ensuite de leur réalisation aux frais des maîtres d'ouvrage respectifs en prévoyant un suivi. Prendre en compte le schéma régional des véloroutes et voies et du schéma directeur départemental pour réaliser le réseau cyclable. Agir en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables dont ceux situés dans le cadre du partage de la voirie.
21. **Accélérer** la mise à disposition des **places de stationnement vélo sécurisées** dans les gares et lieux de l'intermodalité de la Métropole ainsi que dans les parkings voitures des villes pour les résidents ne disposant pas de garage avec un accès simplifié. **Favoriser les boxes individuels se fermant avec l'antivol du propriétaire du vélo.**
22. **Installer des abris vélos sécurisés dans tous les centres anciens**, les vieux immeubles n'étant en effet pas conçus pour héberger des vélos ou trottinettes dans les parties communes, et les syndicats de copropriété s'y opposant généralement. En installer aussi dans les immeubles gérés par es bailleurs sociaux.
23. **Etendre l'emport des vélos à bord des cars** sur toutes les lignes de cars interurbains y compris dans les cars à double étage de la desserte Aix-Marseille.
24. Développer et accélérer **la réalisation des différents Transports Collectifs en Sites Propres (TCSP)** dans les principales villes dont le Valtram et le développement du réseau de tramways à Marseille pour desservir Les Catalans, la Castellane, St Antoine, le lycée Jean Perrin, l'hôpital nord et la Rouvière. De même pour la création d'un BHNS entre le centre vile d'Aix, la zone d'activité des Miles et le quartier de la Duranne.
25. Que la Métropole assure le développement et **la pérennité des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), d'administrations (PDA), d'inter-entreprises (PDIE) et Plans de déplacements scolaires (PDES) et universitaires.** Concernant les Plans Locaux de Mobilité (PLM): ont-ils un caractère obligatoire ? Comment la Métropole assure la cohérence entre les différents PLM ? Que se passera-t-il s'ils ne sont pas mis en œuvre ?
26. Engager une réflexion collective sur une **fiscalité permettant une ressource dédiée** aux infrastructures de transports collectifs et modes actifs (y compris en expérimentant des péages urbains ou en rendant payantes les autoroutes d'entrées de villes).
27. Développer le **covoiturage et l'autopartage**, y compris accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple.
28. Inclure les **nouvelles mobilités (micro-mobilité, mobilités électriques, trottinettes électriques)** dans la réflexion et la réalisation des aménagements cyclables. En effet, les **trottinettes électriques**, selon le code de la route, sont interdites de rouler sur les trottoirs et doivent emprunter les pistes cyclables quand elles existent.
29. Concernant les aménagements cyclables, **différencier clairement le flux des vélos du flux des piétons**, afin d'éviter les conflits d'usage, le stress et les accidents sur l'espace public.

30. Il est donc nécessaire que la Métropole AMP réalise **des aménagements suffisamment sûrs** (ex : zone 30, Zone 20, Zones de rencontres) ou **des pistes cyclables sécurisées suffisamment larges et distinctes des trottoirs** pour que les piétons puissent circuler sereinement sur les trottoirs et donner une place aux usagers de trottinettes électriques. Sur ces pistes cyclables sécurisées, un cycliste doit notamment pouvoir doubler un autre (ex : un vélo électrique doit pouvoir doubler un vélo mécanique, une trottinette électrique doit pouvoir dépasser un vélo, etc..). **Il est nécessaire et urgent d'accompagner et d'anticiper la progression positive et récurrente de ces modes actifs.**

31. Conclusion

A l'heure du changement climatique, de la pollution de l'air excessive, des économies d'énergie, des questions de santé publique (obésité, virus, maladies neurodégénératives, etc), tous les documents de planification prônent le développement des modes actifs (vélos et marche à pied). Ce PDU a beau en avoir intégré les principes, il le fait de façon minimaliste sans prendre suffisamment en compte le fait que **l'offre crée la demande**. Ce manque d'ambition (5% de part modale pour le vélo quand l'objectif gouvernemental est de 9%) va aggraver le retard de la Métropole en matière d'aménagements cyclables, qui est déjà de l'ordre de la trentaine d'années.

Nous souffrons cruellement du manque de volonté politique pour des aménagements cyclables sécurisés et le PDU n'est pas à la hauteur des besoins et des attentes.

Fait le 10 mai 2021 par l'association métropolitaine RAMDAM

associationramdam@gmail.com

Président : Jean Yves Petit

Portable : 0614899628

petitjeanyves@free.fr

L'association RAMDAM fédère les associations (ADAVA (pays d'Aix en Provence), Action Vélo (Pays d'Aubagne), Vélo en Ville, Vélo Sapiens, Coursiers Solidaires (Marseille), LVDE (Ouest-Etang de Berre), APROVEL (Pays salonnais), Utop Vélo (La Ciotat – Ceyreste), AESE (Septèmes les Vallons) qui agissent en faveur de l'usage du vélo et des modes alternatifs à la voiture pour être l'interlocuteur de la Métropole qui a la compétence transport et mobilité.

Ces associations « *se bougent les mollets et les méninges* » pour que la Métropole Aix-Marseille-Provence prenne en compte les besoins et les propositions des cyclistes et autres pratiquants de modes actifs et alternatifs dans ce nouveau territoire.

« Le vélo : bon marché, bon pour le moral et la santé, bon pour la planète et bien plus rapide qu'une voiture en ville »



ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche
et des transports en commun dans le Pays d'Aix

Aix-en-Provence, le XXX mai 2021

Commission enquête publique PDU
Métropole Aix-Marseille Provence,
58, Boulevard Charles Livon,
13007 Marseille

OBJET : Enquête publique PDU

Remarques sur le Plan de Déplacement Urbain Aix-Marseille-Provence 2020-2030

L'ADAVA Pays d'Aix est une association créée il y a 30 ans (1991) qui milite pour une approche globale des déplacements. Forte de plus de 600 adhérents actifs, L'ADAVA Pays d'Aix revendique une nouvelle politique de l'espace public permettant le développement des modes actifs et des transports publics en réduisant la place que la voiture monopolise aujourd'hui. L'ADAVA œuvre plus particulièrement au développement du vélo. L'ADAVA est basée à Aix-en-Provence et comporte des antennes à Bouc Bel Air, Calas, Gardanne, Lambesc, le Puy Sainte-Réparate, Les Pennes-Mirabeau, Meyreuil, Simiane, Venelles et Vitrolles.

L'ADAVA bénéficie notamment d'une convention avec la ville d'Aix, et à ce titre est régulièrement consultée au titre d'expert en mobilité durable par les différentes institutions du territoire (communes, territoire du pays d'Aix, Métropole Aix-Marseille Provence, Département des Bouches-du-Rhône). Elle est membre du réseau RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence) et adhérente de la FUB (La Fédération des Usagers de la Bicyclette).

En préalable, nous voudrions souligner notre étonnement de constater que lors de la visioconférence de lancement de l'enquête publique, la présentation en a été faite uniquement par des fonctionnaires. Compte-tenu de l'importance du sujet et des enjeux, qui sont à l'origine de la création de la Métropole Aix-Marseille Provence, ce constat est pour le moins inquiétant, et traduit bien **l'absence de volonté politique** de prendre en charge le dossier transports, et encore plus celui du vélo.

Suite à la lecture attentive de ce projet de Plan de déplacement urbain, nous émettons les remarques et propositions ci-dessous :

A – DES MESURES INSTITUTIONNELLES INCITATIVES

1°) Réseau vélo structurant : une démultiplication des compétences de voirie avec des objectifs contradictoires :

Le PDU doit s'engager sur l'**accélération du transfert (fusion) des compétences voirie** communale et départementale à la MAMP (p27 du PDU) et sur la création de règles d'aménagement plus contraignantes pour les collectivités. Sans cela, les recommandations issues par exemple des études de faisabilité financées par la MAMP pour l'élaboration du Plan vélo Métropolitain avec ses 16 lignes de Vélo Sécurisées (LVS) passant notamment par Bouc Bel Air, Gardanne, Venelles et Aix-en-Provence risquent de ne pas voir le jour à court et même à moyen terme.

La multiplication des compétences voirie (Département, DREAL, communes, MAMP), à laquelle s'ajoutent les divergences de points de vue sur les enjeux écologiques entre des responsables de communes voisines ne permettent pas aujourd'hui d'assurer la continuité et la cohérence des infrastructures métropolitaines interurbaines.

On peut citer pour exemple, la RDN8 à Bouc-Bel-Air, située sur la ligne n°4 du plan vélo structurant MAMP. Cette dernière risque de ne pas voir le jour car la mairie à qui le département a délégué la compétence sur le tronçon RDN8 ne souhaite pas reprendre les aménagements existants (bandes cyclables) pour les rendre conformes aux recommandations de ligne sécurisée de la MAMP (site propre). Arguments avancés par la mairie (parmi d'autres) : "contraintes convois exceptionnels empêchant tout aménagement ayant une emprise trop importante sur la voirie". Refus systématique des feux de circulation même pour sécuriser des traversées (piétons et vélos). Aménagements existants trop récents pour être repris, etc ...

Bilan de la démultiplication des compétences sur la RDN8 :

- exemple la ligne n°4 du Plan Vélo Métropolitain : tronçon Boucain RDN8 en agglo (compétence département déléguée à la mairie).
- Carrefour 3 pigeons : compétences DREAL (carrefour), département (accès sud hors agglo), Mairie de BBA (accès sud en agglo).
- Zones activité PAAP compétence MAMP. Tronçon 3 Pigeons nord - Luynes - Pont de l'Arc : département (hors agglo et pour le pont proprement dit), MAMP (entrée agglo, PAAP), ville d'Aix pour le centre de Luynes et les carrefours du pont de l'Arc (en agglo).

Sachant qu'un seul des acteurs impliqués peut bloquer l'ensemble du processus et du dispositif, comment imaginer assurer une quelconque continuité des infrastructures, seul moyen de développer en sécurité une pratique active ?

2°) Une formation des élus et des agents municipaux

Sans une **sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable, de nombreux freins à la mobilité sont constatés par simple ignorance.

Exemple 1 : Hervé Granier, maire de Gardanne depuis son élection en 2020, à l'instar de nombre de ses homologues de villes moyennes, a fait de la revitalisation du centre-ville et de ses commerces un de ses principaux objectifs. Dans ce but, il a prévu d'une part de remanier le

Cours (récemment entièrement rénové et devenu un espace agréable, partagé harmonieusement entre tous les usagers) de façon à augmenter sa capacité de stationnement auto (se basant sur l'adage bien connu "No parking, No business"), et d'autre part de modifier le plan de circulation pour favoriser le passage auto par le cours.

L'ADAVA lui a adressé un long courrier fin 2020 pour tenter, en vain malheureusement, de le dissuader de mener à bien ce projet, en expliquant qu'il allait à l'encontre de la tendance actuelle consistant à encourager le stationnement auto en périphérie afin de rendre vivable les centres villes, et qu'au contraire les commerces pourraient bénéficier du développement de l'usage des transports doux, de potentielles navettes mises en place entre le nouveau PEM et le centre, etc...

Exemple 2 : L'ADAVA a participé courant 2020 à de nombreuses réunions dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Au cours de ces réunions, lorsque l'intervenant du BET Eureca, chargé de ces études, suggérait la moindre suppression de stationnement auto ou autre réduction de la place dédiée à l'auto sur la voirie, au profit des aménagements cyclables, les agents de la ville s'y opposaient quasi systématiquement. L'ADAVA a essayé d'expliquer qu'effectivement le chemin vers la mobilité durable devrait fatalement parfois s'accompagner d'arbitrages un peu difficiles en défaveur de l'automobile et qu'il fallait en être conscient.

L'ADAVA suggère, au regard de ces deux exemples, que la Métropole prenne en compte si possible la **nécessaire sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable.

3°) Généralisation des plans vélo communaux

Du point de vue de l'ADAVA, une condition nécessaire à l'atteinte de l'objectif de part modale de 5% pour le vélo d'ici 2030 dans la Métropole est que toutes les communes se dotent d'un plan vélo, celui-ci pouvant être réalisé, selon la taille de la ville, soit par ses services ou par un BET spécialisé (au moins pour la partie voirie de ce plan, appelée Schéma Directeur Cyclable).

L'ADAVA suggère par conséquent que la Métropole encourage les communes qui n'en sont pas encore dotées, à élaborer un **plan vélo**, sachant de surcroît qu'il ne s'agit pas d'un travail onéreux et que des aides nationales à son financement existent.

Plus globalement quelle garantie avons-nous que les recommandations du PDU seront bien prises en compte dans les Plans Locaux de Mobilité (PLM) ? Ont-ils un caractère obligatoire ? Quelle cohérence entre les différents plans communaux ? Que se passera-t-il s'ils ne sont pas mis en œuvre ?

4°) Intégration de représentants des cyclistes lors des études des aménagements de voirie

L'absence de dialogue et de concertation sur les infrastructures, au moment de leur conception, aboutit à des erreurs manifestes et le plus souvent irrécupérables, mettant en danger les personnes concernées par les aménagements, et les rendant de fait inutilisables.

C'est le cas pour plusieurs itinéraires cyclables du schéma directeur cyclable qui traversent la ville d'Aix-en-Provence. Les derniers aménagements cyclables réalisés à Aix-en-Provence (pont de l'hippodrome, pont de la Guiramande,...) comportent des erreurs de conception qui les rendent dangereux ou peu pratiques pour les cyclistes. Pour éviter que ces erreurs ne se

reproduisent lors de la réalisation des nouveaux itinéraires cyclables inscrits au PDU, nous demandons à ce que **les associations de promotion du vélo (comme l'ADAVA) soient régulièrement consultées, à chaque phase des projets** (du plan général jusqu'aux plans de détail ou autrement dit depuis l'étude de faisabilité jusqu'à l'AVP pro). L'ADAVA apportera son expertise auprès des services concernés, qui ont encore très peu d'expérience dans le domaine des aménagements cyclables et ne sont que rarement des usagers du vélo.

5°) Type d'aménagements cyclables sur « les axes vélos structurants » :

En page 80 du PDU, il est indiqué « *Sécurité : les aménagements seront principalement des pistes cyclables en milieu urbain dense et apaisé ; d'autres types d'aménagements pourront être déployés notamment des bandes cyclables* ».

Que faut-il en déduire concernant les aménagements hors milieu urbain dense ? La majorité des itinéraires vélo proposés sur les cartes du PDU relient les villes et sont donc hors milieu urbain dense. Pour assurer la sécurité des cyclistes **sur les grands axes tout particulièrement, sur lesquels les voitures roulent souvent à vitesse élevée, il est essentiel d'avoir des pistes cyclables** (séparées de tout trafic routier et piétons) et non pas des bandes cyclables.

Il serait souhaitable de détailler sur les cartes des 16 lignes vélo sécurisées prévues dans le PDU quels tronçons seront en pistes cyclables et quels tronçons ne le seront pas.

6°) La liaison Aix/Marseille :

- En page 81 du PDU, pourquoi la carte ne fait-elle pas apparaître **un itinéraire complet entre Aix et Marseille** ? Il manque un tronçon au milieu. Comment imaginer que d'ici 10 ans les deux principales villes de la métropole, distantes de 35 km, ne disposent pas d'une ligne vélo sécurisée du Plan vélo métropolitain ?
- Concernant la liaison ferroviaire : **pas de gare prévue à Luynes** (15 000 habitants), pas de gare prévue à **la Calade** pour desservir les habitants d'Eguilles, Puyricard et Venelles ?
- Concernant la liaison par autocar qui assure une desserte à haut niveau de service mais seulement de centre à centre, pourquoi ne pas envisager comme en région parisienne **un arrêt intermédiaire sur autoroute** pour que les habitants de Luynes, des Milles et d'Eguilles entre autres puissent garer leur voiture dans un P+R et se rendre en car à Marseille plutôt que de devoir aller dans le centre-ville d'Aix où ils ne vont de toutes façons pas (embouteillages et stationnement payant) ?

7°) La liaison entre les territoires

- Le PDU privilégie les projets de transports entre la ville-centre (Marseille) et chacun des autres territoires, sans prendre en compte les besoins transversaux entre les différents territoires qui la composent d'Est en Ouest, et desservent notamment des équipements structurants entre les différents bassins de population, comme la gare Aix-TGV, l'aéroport Marseille-Provence, les différentes zones d'activités, etc. ?

8°) Planning prévisionnel des investissements pour les axes vélos structurants :

- En page 85, il est indiqué que 150M€ sont prévus pour réaliser 500km d'axes structurants d'ici 2030 ; cela représente environ 20M€ par an. Est-ce bien programmé comme cela?
- Il serait souhaitable de préciser le **prévisionnel de dépenses par année** puis de **communiquer annuellement sur les réalisations et les coûts des axes vélos structurants**.

9°) Stationnement vélo hors compétences collectivités

- Le PDU devrait proposer **des mesures pour inciter les gérants d'espaces d'activité privés** (centre commerciaux, bureaux, ...) ne dépendant pas des zones gérées par les collectivités à réserver et **équiper des espaces de stationnements pour vélos** (arceaux, abris sécurisés) au plus près des lieux fréquentés par leur clientèle. Nous n'en avons pas trouvé.
- Il en va de même pour le **stationnement sécurisé des vélos en milieu résidentiel** qui n'existe quasiment pas, que ce soit en centre-ville et dans les quartiers avec immeubles. C'est là un obstacle au développement de l'usage de la bicyclette.

10°) L'éco-mobilité scolaire

Pour atteindre l'objectif de 5% de part modale pour le vélo dans les déplacements à l'horizon 2030 suppose de mener une politique cyclable efficace pour stimuler simultanément l'ensemble du "système vélo", tout en identifiant des priorités pertinentes et les plus consensuelles possibles afin d'anticiper au mieux les oppositions, liées à l'ancrage très important dans le "tout automobile" de la culture locale. Un bon angle d'attaque, choisi par d'autres métropoles il y a quelques années et encouragé à l'échelle du pays, est l'**éco-mobilité scolaire**.

Les facteurs qui ont permis à cette question d'émerger sont multiples : réactions face à la pollution, insécurité due à la vitesse des véhicules motorisés, désordres résultant de comportements incivils, prise de conscience de la situation d'exclusion faite aux enfants dans la ville et de l'intérêt d'adopter des modes de déplacements actifs, bons pour la santé des habitants et le bien-vivre en ville.

L'ADAVA est donc d'avis qu'en profitant de l'expérience acquise ailleurs et des nombreux outils existants à l'échelle nationale (programmes Mobiscol, "Une voirie pour tous" et SRAV, association "Rue de l'Avenir", etc...) MAMP devrait promouvoir l'éco-mobilité scolaire dans son PDU.

Source : [w ebinaire "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants"](#) du Cerema/Rue de l'Avenir du 23/03/2021.

B – DES EXEMPLES A AIX-EN-PROVENCE

1°) Concernant le vélo à Aix et dans les communes environnantes

S'agissant d'Aix-en-Provence :

« *AU SEIN DE L'ESPACE PUBLIC, PRIORITÉ AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES. Une régulation de la place de la voiture en ville est primordiale pour soulager la pression que subit l'espace public et redonner une place plus importante aux piétons, cyclistes et modes de transports les moins polluants* ». (p.202 du PDU)

Affirmer, comme dans les PDU précédents, qu'il faut **redonner sa place au vélo** est un bon principe mais encore faut-il se donner les moyens de le faire, ce qui n'a pas été le cas. Quelles garanties que l'histoire ne se répète pas et que la place du vélo et des piétons ne reste pas la portion congrue ?

« De la même manière, des axes vélos sécurisés offriront une alternative à la voiture pour les déplacements internes au bassin mais également depuis les communes et villages situés à proximité. L'objectif est de pouvoir relier le centre-ville dans un rayon de 30 minutes à vélo, soit 8 à 10 km environ en tenant compte de l'utilisation des vélos à assistance électrique. Les services vélos en déployés (stationnements, stations d'entretien et réparation, maison du vélo, location etc.) faciliteront la pratique cyclable et encourageront les nouveaux utilisateurs à se mettre en selle;» (p.204 du PDU)

Une belle déclaration d'intention pour un réseau cyclable intercommunal à laquelle nous souscrivons pleinement mais **concrètement**,

- **quelles sont les propositions ?**
- **quelles garanties de leur réalisation ?**

Cela fait quelques décennies que nous attendons des aménagements cyclables de nature à disposer d'un vrai réseau cyclable.

2°) Accès cyclables aux écoles d'Aix-en-Provence :

Contrairement à d'autres villes, il n'est pas mentionné que **des pistes cyclables seront réalisées à proximité des écoles d'Aix-en-Provence**. C'est un prérequis indispensable pour que les enfants puissent venir en vélo à l'école (et que leurs parents acceptent). Est-il prévu une action spécifique pour accéder avec des pistes cyclables aux principales écoles de la ville d'Aix?

2°) Aix-en-Provence : Aménagement cyclable de la traversée de l'autoroute au niveau de l'échangeur du Pont de l'arc (RN8)

Sur la carte page 203, la traversée de l'autoroute au niveau de l'échangeur du pont de l'Arc à Aix-en-Provence n'est pas mentionnée alors que c'est un axe très structurant et qu'un projet de requalification des deux rond-points est en cours de conception. Il n'est pas réaliste de penser que les cyclistes feront un détour par le pont du parc relais Krypton car le parcours est nettement plus long.

3°) Aix-en-Provence : le parking relais du Krypton (900 places)

Le parc-relais Krypton est très souvent complet alors qu'il y a très peu d'étudiants en période de pandémie et que la faculté des sciences économiques à proximité dans la Pauliane (Plan Campus) n'est pas encore construite. Quel programme de construction d'autres P+R ? Aucune information sur le sujet.

CONCLUSION : UN MANQUE D'AMBITION

A l'heure du changement climatique, de la pollution de l'air excessive, des économies d'énergie, des questions de santé publique (obésité, virus, maladies neurodégénératives, etc), tous les documents de planification prônent le développement des modes actifs (vélos et marche à pied).

Ce PDU a beau en avoir intégré les principes, il le fait de façon minimaliste sans prendre suffisamment en compte le fait que **l'offre crée la demande**. Ce manque d'ambition (5% de part modale pour le vélo quand l'objectif gouvernemental est de 9%) va aggraver le retard de la Métropole en matière d'aménagements cyclables, qui est déjà de l'ordre de la trentaine d'années.

Nous souffrons cruellement du manque de volonté politique pour des aménagements cyclables sécurisés et le PDU n'est pas à la hauteur des besoins et des attentes.

Pour l'ADAVA
Olivier Domenach
Président





PDU Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030 Contribution de l'ADAVA Antenne de Bouc Bel Air à l'enquête publique

Bouc Bel Air le 16 mai 2021

Pour le bassin de proximité GARDANNE, BOUC-BEL-AIR, CABRIÈS, GRÉASQUE, MIMET, SIMIANE-COLLONGUE, le PDU projette la mise en place de plusieurs Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) afin d'améliorer les accès sur le Réseau Express Métropolitain (REM) depuis et vers ces communes. Ces PEM sont principalement prévus au niveau :

- De gares (Simiane, Gardanne) ;
- D'arrêts autoroutiers (ARENA/3 Pigeons, La Champouse) ;

Pour permettre l'accès à ces PEM en mobilité douce, le PDU énonce p212 plusieurs principes rappelées ci-dessous :

« [...] Des services de mobilités pourront y être développés afin de répondre aux besoins des usagers et en faire plus que de simples espaces d'intermodalité. Ils seront également accessibles par un **réseau structurant de voies cyclables continues et sécurisées**. [...] ».

« [...] Cette action globale **d'amélioration du partage de l'espace public s'adressera à l'ensemble des communes**. [...] ».

« [...] Le PDU souhaite changer de paradigme et **donner la priorité aux piétons puis aux cyclistes**. [...] ».

« [...] La réalisation d'un **plan piéton métropolitain et le déploiement d'un réseau secondaire vélo par les communes** permettront de répondre à cet objectif en complément de **la régulation de la voiture**. Par exemple, la généralisation à Gardanne de la zone 30, sauf sur les axes spécifiques tels que les boulevards urbains multimodaux. [...] »

Les principes énoncés ci-dessus répondent bien en théorie au besoin d'amélioration des mobilités douces revendiqués par un nombre croissant d'habitants pour se rendre sur leur lieu de travail comme l'indiquent des enquêtes récentes réalisées à Bouc Bel Air, Cabriès, Aix. Cela peut répondre également au besoin d'arrêter l'engorgement routier sans fin qui s'est considérablement accru ces dernières années comme par exemple aux entrées et sorties de la PAAP où l'on a assisté en 10 ans à la construction de routes et bretelles d'autoroute sans qu'aucune autre solution alternative viable complémentaire au bus n'ait été proposée aux salariés de la zone. Le projet d'aménagement du carrefour des 3 pigeons est un exemple flagrant de cette inertie dramatique puisque la bretelle d'autoroute vers l'A51 a été construite en qqes semaines alors qu'au bout de 6 ans (le projet d'échangeur date de 2015), il n'est toujours pas possible de se rendre en sécurité à vélo sur le PAAP depuis Bouc Bel Air ou Luyens.

Les associations du territoire militent depuis longtemps auprès des collectivités pour obtenir des aménagements répondants à tous les critères de sécurité et continuité pourtant évident dès lors qu'il s'agit de partager une même route entre voiture et vélo. Des questions se posent donc sur les

Adresse postale : Maison de la Vie Associative, Lou Ligourès 13090 Aix en Provence -

Tél: 06 21 53 73 76

Atelier vélo participatif : 10 rue Edouard Herriot, 13090 Aix en Provence

Site : <http://adava.fr> – Facebook : <https://facebook.com/adava.pays.aix> - courriel : contact@adava.fr



PDU Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030 Contribution de l'ADAVA Antenne de Bouc Bel Air à l'enquête publique

moyens supplémentaires dont disposera la MAMP sur les 10 prochaines années pour atteindre ces objectifs et faire adhérer au projet les différentes collectivités aujourd'hui en charge des aménagements de voirie.

Des compléments au PDU sont demandés pour répondre de manière plus explicite aux enjeux cruciaux sur la commune de Bouc Bel Air fortement impactée par le PDU car située sur l'axe du REM (Aix - Marseille). De plus sa situation géographique en fait une zone de transit stratégique pour les habitants des communes limitrophes de Simiane et Gardanne qui souhaitent rejoindre les PEM du REM et le PAAP. Le réseau structurant évoqués sur ce bassin doit donc répondre à ces besoins et doit être réalisés de manière cohérente et homogène avec les autres communes concernées. Voici les propositions de modification du PDU pour la ville de Bouc Bel Air :

[Réseau structurant - Démultiplication des compétences voirie – sécurisation RDN8 Bouc Bel Air]

« [...] réseau structurant de voies cyclables continues et sécurisées [...] ». Le PDU doit s'engager sur l'accélération du transfert (fusion) des compétences voirie communale et départementale à la MAMP (p27 du PDU). Sans cela, les recommandations issues par exemple des études de faisabilité financées par la MAMP pour l'élaboration du réseau vélo structurant passant notamment par Bouc Bel Air, Gardanne et Aix risquent de ne pas voir le jour à court voir même à moyen terme. La multiplication des compétences voirie (Département, DREAL, commune, MAMP, etc ...) auquel s'ajoute les divergences de points de vue sur les enjeux écologiques entre des responsables de communes voisines ne permettent pas aujourd'hui de garantir la continuité et la cohérence des infrastructures métropolitaine interurbaines. Exemple de la RDN8 à Bouc Bel Air située sur la ligne n°4 du plan vélo structurant MAMP : Tronçon RDN8 à Bouc Bel Air situé en agglo (compétence département déléguée à la mairie), carrefour 3 pigeons : compétences DREAL (aménagement du carrefour), département (accès sud hors agglo), Mairie de BBA (accès sud en agglo). Zones activité PAAP compétence MAMP. Tronçon 3 pigeons nord - Luynes - Pont de l'Arc : département (hors agglo), MAMP (entrée agglo, PAAP), commune Aix pour le carrefour pont de l'arc.

[Réseau vélo structurant – Multimodalité - Accès PAAP ARENA 3 PIGEONS]

Le PDU doit fixer un calendrier de réalisation pour tous les projets de réseau structurant annoncés.

[Réseau vélo structurant – Aménagement de la D7 Gardanne/Luynes]

Le PDU doit explicitement détailler et confirmer le projet de réalisation d'une piste cyclable sur la D7 entre Gardanne et Luynes comme indiqué sur le plan page 213. Actuellement ce tronçon relève de la compétence du département qui a annoncé récemment ne pas donner suite à ce projet.

[Réseau vélo structurant – Multimodalité – Aménagement tronçon D59/D8 Simiane/Bouc Bel Air/PEM La Champouse]

Adresse postale : Maison de la Vie Associative, Lou Ligourès 13090 Aix en Provence -

Tél: 06 21 53 73 76

Atelier vélo participatif : 10 rue Edouard Herriot, 13090 Aix en Provence

Site : <http://adava.fr> – Facebook : <https://facebook.com/adava.pays.aix> - courriel : contact@adava.fr



PDU Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030 Contribution de l'ADAVA Antenne de Bouc Bel Air à l'enquête publique

Le PDU doit explicitement détailler et confirmer le projet de réalisation d'une piste cyclable sur l'axe de transit situé entre Simiane et Bouc Bel Air comme indiqué sur le plan page 213. Actuellement ce tronçon relève de la compétence du département et des communes de Simiane et Bouc Bel Air.

Cet itinéraire est crucial car il permet le transit pour les cyclistes de Simiane vers le futur PEM La Champouse mais aussi vers le PAAP.

[Réseau vélo structurant – Des règles d'aménagement plus contraignantes]

« [...] déploiement d'un réseau secondaire vélo par les communes [...] », « [...] régulation de la voiture [...] », « [...] donner la priorité aux piétons puis aux cyclistes. [...] ». Le PDU doit s'engager sur l'instauration de règles d'aménagement cyclables plus contraignantes pour garantir « [...] des voies cyclables continues et sécurisées [...] ». Le PDU devrait s'engager sur l'instauration d'une réglementation commune assurant l'homogénéité du réseau cyclable sur toutes les communes traversées.

[Réseau vélo structurant – Formation des personnels des services techniques] :

Le PDU doit s'engager sur la création de filière de formation spécialisée dans la mobilité douce à destination des services techniques communaux comme cela se développe actuellement en Allemagne.

[Stationnement vélo hors compétences collectivités]

Le PDU doit proposer des mesures pour inciter les gérants d'espaces d'activité privés (centre commerciaux, bureaux, ...) ne dépendant pas des zones gérées par les collectivités à réserver et équiper des espaces de stationnements pour vélos (arceaux, abris sécurisés) au plus près des lieux fréquentés par leur clientèle.

Cordialement

Nicolas Coustenoble habitant de Bouc Bel Air, référent de l'antenne ADAVA de Bouc Bel Air. Usager régulier du vélo pour rejoindre mon lieu de travail situé à La Duranne – Aix Les Milles.

Adresse postale : Maison de la Vie Associative, Lou Ligourès 13090 Aix en Provence -

Tél: 06 21 53 73 76

Atelier vélo participatif : 10 rue Edouard Herriot, 13090 Aix en Provence

Site : <http://adava.fr> – Facebook : <https://facebook.com/adava.pays.aix> - courriel : contact@adava.fr



PDU Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030

Contribution de l'ADAVA Antenne de Gardanne à l'enquête publique

Gardanne, le 21/04/2021

Objet : cette contribution concerne la mobilité durable, raison de l'existence de notre association, et tend à montrer par l'exemple de la ville de Gardanne que, bien qu'en apparence accessible, l'objectif de 5% de part modale pour le vélo d'ici 2030 dans la Métropole ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts considérables.

Bien qu'elles soient liées, quatre parties distinctes la constituent.

Observation/Proposition 1 : mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Le projet de PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence fixe, entre autres, un objectif de part modale de 5% pour le vélo d'ici 2030.

Dans ce but, entre autres mesures, des itinéraires cyclables sécurisés ont été étudiés courant 2020, dont le n°5 qui passe dans Gardanne.

A Gardanne, par ailleurs, le "Pacte pour la transition écologique et industrielle du territoire de Gardanne-Meyreuil" doté de 10 M€, initié début 2020 et récemment finalisé, comporte un volet sur la mobilité décarbonée et en particulier le développement des aménagements cyclables.

Dans le cadre de la préparation de ce pacte, confiée à la Semag par la ville, un Schéma Directeur Cyclable (SDC) de Gardanne ainsi qu'un plan de financement d'un premier volet de sa réalisation ont été produits en 2020.

Le BET Eureka, auteur de ce SDC (ainsi que de l'étude diagnostic et de faisabilité de l'itinéraire vélo métropolitain n°5), a préconisé la mise en place d'un Comité de Pilotage de façon à en assurer la mise en œuvre.

En effet, l'expérience montre qu'une politique cyclable qui comporte, outre l'aspect voirie, celui des services (stationnement, etc...) et de la communication/pédagogie, nécessite pour être efficace un suivi régulier et rigoureux.

L'association ADAVA, suite à sa participation aux deux études précitées (sollicitée pour son expertise en mobilité durable, par la Semag dès début 2020 puis par la Métropole), réclame depuis leur achèvement la constitution de cette instance de suivi, en espérant en assurer en partie l'éventuelle participation citoyenne.

Or à ce jour ce CoPil n'existe pas encore, la conséquence étant qu'aucune nouvelle réalisation concrète pour le vélo n'est encore apparue à Gardanne, exceptés le parking vélo intégré au nouveau PEM ainsi qu'une piste cyclable longeant cette infrastructure, mais qui sont l'une et l'autre des réalisations métropolitaines.

L'ADAVA, consciente du contexte sanitaire contraignant et de la situation financière de Gardanne récemment révélée moins favorable que prévu, ne s'attend évidemment pas à ce que tout change du jour au lendemain en faveur du vélo mais, adepte du "doucement mais sûrement", est d'avis qu'en s'orientant prioritairement vers la recherche des financements extérieurs (assez nombreux) il est possible d'avancer.

Par conséquent, bien que la décision relève de la commune, l'ADAVA sollicite la Métropole pour appuyer sa demande renouvelée de création d'un **Comité de Pilotage de la politique cyclable de la ville de Gardanne**.

Observation/Proposition 2 : Politique tarifaire du PEM de Gardanne.

Le PEM de Gardanne, ouvert fin 2020, est depuis trop souvent presque vide, principalement de notre point de vue en raison du fait qu'il se substitue à un parking gratuit, la gratuité du stationnement étant par ailleurs la règle depuis toujours dans cette ville.

L'ADAVA suggère par conséquent que la Métropole revoit la politique tarifaire de ce PEM, étant donné l'enjeu très important de mobilité durable (cf objet 3) qui repose sur cette infrastructure, par ailleurs de grande qualité.

Observation/Proposition 3 : Formation des élus et des agents municipaux

Exemple 1

Hervé Granier, maire de Gardanne depuis son élection en 2020, à l'instar de nombre de ses homologues de villes moyennes, a fait de la revitalisation du centre-ville et de ses commerces un de ses principaux objectifs.

Dans ce but il a prévu d'une part de remanier le Cours (récemment entièrement rénové et devenu un espace agréable, partagé harmonieusement entre tous les usagers) de façon à augmenter sa capacité de stationnement auto (se basant sur l'adage bien connu "No parking, No business"), et d'autre part de modifier le plan de circulation pour favoriser le passage auto par le cours.

L'ADAVA lui a adressé un long courrier fin 2020 pour tenter, en vain malheureusement, de le dissuader de mener à bien ce projet, en expliquant qu'il allait à l'encontre de la tendance actuelle consistant à encourager le stationnement auto en périphérie afin de rendre vivable les centres villes, et qu'au contraire les commerces pourraient bénéficier du développement de l'usage des transports doux, de potentielles navettes mises en place entre le nouveau PEM et le centre, etc...

Exemple 2

L'ADAVA a participé courant 2020 à de nombreuses réunions dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Au cours de ces réunions, lorsque l'intervenant du BET Eureka, chargé de ces études, suggérait la moindre suppression de stationnement auto ou autre réduction de la place dédiée à l'auto sur la voirie, au profit des aménagements cyclables, les agents de la ville s'y opposaient quasi systématiquement.

L'ADAVA a essayé d'expliquer qu'effectivement le chemin vers la mobilité durable devrait fatalement parfois s'accompagner d'arbitrages un peu difficiles en défaveur de l'automobile et qu'il fallait en être conscient.

L'ADAVA suggère, au regard de ces deux exemples, que la Métropole prenne en compte si possible la **nécessaire sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable.

Pour l'ADAVA,

Vincent Lefebvre

Référent de son antenne gardannaise

Contribution au PDU de la Métropole

Simiane en transition et Antenne ADAVA de Simiane Collongue

Comme le mentionne le PDU, le développement de la pratique du vélo contribue à la réduction des émissions de CO₂. Cela est particulièrement nécessaire dans le contexte actuel de pandémie, qui limite l'accès aux transports en commun. Bien que le développement du vélo représente davantage un défi en zone périurbaine, il mérite d'être encouragé et favorisé pour les trajets sur des courtes distances, ainsi que pour des déplacements effectués en intermodalité avec le train ou le bus.

Constat sur la commune de Simiane Collongue :

Nous avons constaté que la commune de Simiane n'est intégrée dans aucun des 8 itinéraires vélos prévus dans le plan vélo 2020/2024 de la Métropole, alors que certains itinéraires passent sur les communes voisines à Bouc-Bel-Air et Gardanne. Pourtant, Simiane est dotée d'une gare, ce qui plaide en faveur de sa pleine intégration dans l'organisation des mobilités de ce secteur et d'un renforcement des continuités avec les communes voisines. En outre, d'importantes zones d'emploi (zone d'activité du Puits Moranda, usine Alteo de Gardanne, zone des Chabauds à Bouc-Bel-Air avec la cimenterie Lafarge et le centre sportif Décathlon...) sont distantes de moins de 4km (15mn à vélo) depuis la gare de Simiane et depuis le centre du village. Cette proximité devrait inciter aux déplacements actifs et/ou à l'intermodalité (vélo + TER), mais cela nécessite l'aménagement d'un réseau cyclable répondant à ces besoins de mobilité alternative à la voiture individuelle...

Une piste cyclable vient d'être achevée le long de la D60a à Bouc-Bel-Air, une liaison avec la D8 (avenue Pauline de Simiane) permettrait aux Simianais et aux utilisateurs du TER, de rejoindre en toute sécurité le pôle d'activité du Puit Yvon Morandat et les commerces situés à proximité et inversement aux cyclistes de Bouc-Bel-Air d'aller au collège et à la piscine. Ces aménagements pourraient également, à terme, relier Mimet à Bouc-Bel-Air en passant par le centre de Simiane.

Par ailleurs, s'il n'est pas toujours possible pour les actifs en zone périurbaine d'effectuer à vélo leurs trajets domicile-travail, les publics scolaires devraient être une cible explicite des programmes de développement du vélo. En effet, les écoliers et les collégiens (voire les lycéens) effectuent en majorité des trajets courts et sont susceptibles de gagner en autonomie de déplacement avec la pratique du vélo. Cela suppose toutefois des aménagements cyclables convergents vers les établissements scolaires et particulièrement bien sécurisés.

Malgré ce contexte et ces opportunités, la commune de Simiane Collongue ne dispose pas actuellement d'un plan vélo, condition nécessaire pour planifier les aménagements indispensables au développement des déplacements actifs. La réalisation d'un tel plan permettrait à la fois la mobilisation des usagers et la recherche de solutions innovantes face aux contraintes et difficultés inhérentes à ce type d'aménagements.

En conclusion, nous soumettons les propositions suivantes pour le PDU :

- **Il nous paraît indispensable que le PDU rende obligatoire - ou à défaut promeuve fortement- la réalisation de Plans vélos à l'échelle des communes et que la Métropole soutienne financièrement et techniquement la réalisation de ces plans ;**
- **Nous demandons que ces plans vélos prévoient en priorité des voies cyclables sécurisées vers les groupes scolaires dans un périmètre de 5 kms ;**
- **Nous demandons que le PDU prévoie systématiquement la réalisation des liaisons cyclables sécurisées entre les gares et les zones d'activités.**