

ATELIER TERRITORIAL N°2 DU 28 MARS 2019 POUR LE « BASSIN DE MARSEILLE »

SYNTHESE

VERSION 1

PROJET SUIVI PAR :

- Stéphane Saint-Pierre : stephane.saint-pierre@nicaya.com
- Thomas Zalay : thomas.zalay@nicaya.com
- Adeline Pratlong : adeline.pratlong@nicaya.com
- Sylvie Ferrarin : sylvie.ferrarin@ampmetropole.fr
- Patrice Fournier : patrice.fournier@ampmetropole.fr
- Vincent Tinet : v.tinet@agam.org
- Patrick Garibbo : p.garibbo@aupar.fr
- Sylvain Mercier : sylvain.mercier@atmosud.fr



METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

ÉLABORATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

SOMMAIRE

1. Introduction	4
1.1. Le processus d'élaboration concertée du PDU	4
1.2. L'atelier territorial pour le « Bassin de Marseille ».....	4
2. Synthèse des contributions	5
2.1. Bassin de proximité Marseille Nord.....	5
2.2. Bassin de proximité Marseille Est.....	6
2.3. Bassin de proximité Marseille Centre	6
2.4. Bassin de proximité Marseille Sud.....	6
3. Les suites	7
4. Annexe : verbatim de l'atelier n°2 du « Bassin de Marseille »	8
4.1. Bassin de proximité Marseille Nord.....	8
4.2. Bassin de proximité Marseille Est.....	11
4.3. Bassin de proximité Marseille Centre	13
4.4. Bassin de proximité Marseille Sud.....	17

1. Introduction

1.1. Le processus d'élaboration concertée du PDU

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

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

La Métropole a donc décidé d'engager une phase de concertation préalable du mois de février au mois d'avril 2019, afin de recueillir les avis et propositions du public sur les orientations et actions envisagées pour favoriser l'amélioration des mobilités à l'échelle métropolitaine.

Dans le cadre de cette concertation publique, 12 ateliers territoriaux par bassins de mobilités et 6 ateliers thématiques sont organisés sur le territoire de la métropole

Un registre numérique est également à la disposition des métropolitains pour prendre connaissance de l'avancement de la démarche, consulter les documents proposés et contribuer au projet de PDU (cf. registre numérique de la concertation :

<https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>)

1.2. L'atelier territorial pour le « Bassin de Marseille »

L'atelier territorial n°2 pour le « Bassin de Marseille », organisé le jeudi 28 mars 2019 à la Tour la Marseillaise à Marseille, a réuni 70 participants.

Après la présentation de l'état des lieux territorial et des pistes d'actions envisagées en matière de mobilité, les participants ont, à travers 4 ateliers de travail :

- Identifié les points forts et les points faibles des propositions formulées sur les cartes en matière de mobilités dans les quatre bassins de proximité marseillais ;
- Identifié les freins et les leviers permettant d'accompagner les changements de comportement dans les quatre bassins de proximité marseillais ;
- Priorisé les éléments les plus importants.

La présente synthèse regroupe les éléments les plus significativement évoqués par les participants au cours de cet atelier. Les verbatim des ateliers sont proposés en annexe.

2. Synthèse des contributions

A partir de leur connaissance du territoire du « Bassin de Marseille », les participants ont identifié les points forts et les points faibles des propositions formulées sur les cartes, ainsi que les freins et les leviers pour accompagner les changements de comportement dans les quatre bassins de proximité marseillais :

	Quels sont les points forts et les points faibles dans les propositions formulées sur les cartes et dans les fiches légende ?	
Quels freins et quelles actions mettre en œuvre afin d'accompagner les changements de comportement ?	Bassin de proximité Marseille Nord	Bassin de proximité Marseille Est
	Bassin de proximité Marseille Centre	Bassin de proximité Marseille Sud

2.1. Bassin de proximité Marseille Nord

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

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

2.2. Bassin de proximité Marseille Est

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

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

2.3. Bassin de proximité Marseille Centre

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

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

2.4. Bassin de proximité Marseille Sud

Les participants ont identifié les points-clés suivants :

- Le développement d'un cheminement pour piétons et vélos de la plage vers l'intérieur de la ville ;
- Le développement du contournement du centre-ville de Marseille ;
- Une voie vélo dédiée ;

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

3. Les suites

- **Jusqu'à fin avril 2019**, concertation publique et recueil des avis du public via :
 - Ateliers participatifs : <https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>
 - Du 28 mars au 26 avril : 2^{ème} série d'ateliers territoriaux
 - Un atelier digital :
 - Un nouvel atelier digital sera mis en place suite aux premiers ateliers (une nouvelle adresse digitale sera communiquée aux participants)
 - Une adresse mail de contact : pdu@ampmetropole.fr
- **Avril-octobre 2019** :
 - Bilan de la concertation
 - Juillet 2019 : Comité de pilotage du PDU
 - Octobre 2019 : arrêt du projet de PDU en Conseil métropolitain
- **2020** : consultation des personnes publiques associées, enquête publique et procédure d'approbation du PDU.

4. Annexe : verbatim de l'atelier n°2 du « Bassin de Marseille »

Le présent document propose les verbatim bruts des contributions des participants à l'atelier territorial n°2 du « Bassin de Marseille », organisé le 28 mars 2019 à la Tour la Marseillaise à Marseille, annexé à la note de synthèse de l'atelier.

4.1. Bassin de proximité Marseille Nord

Points forts	Votes
Cars : voies réservées sur autoroute	9
Plateformes logistiques en dehors de Marseille avec véhicules propres pour les livraisons	6
Espaces publics : plantation d'arbres	3
Passage de la navette maritime dans le GPMM	2
Téléphérique	2
Le Réseau Express Métropolitain = en cours : <ul style="list-style-type: none"> • Pôle d'échange sur autoroute (avec parking relais) • Pass intégral 	2
Itinéraire navette maritime dans le GPMM permet de circuler par tous les temps	2
Gares existantes et futures, voies ferrées, Tram-train	1
Tramway jusqu'à la Castellane : suppression de la fracture sociale et spatiale	1
Plan Vélo : aménagement du littoral du Tunnel du Rove jusqu'à André Roussin (RN 568)	1
Réseau vélo structurant : bord de mer	1
Téléphérique St Antoine vers l'hôpital Nord	

Points faibles	Votes
Le réseau des transports en commun Site propre 2030 : <ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de réflexion sur l'extension des lignes de métro au Nord et à l'Est • Le B2 n'est pas en site propre dans la réalité • Non prise en compte du prolongement du B2 vers le Vallon des Tuves – le projet ne désenclave pas la Savine • Le téléphérique HN vers St Antoine paraît comme un gadget 	12
Site propre 2030 : <ul style="list-style-type: none"> • Depuis St André, prolongement du tramway jusqu'à l'Estaque / Corbières. 	8

<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi s'arrêter à la Castellane, prolonger le tramway jusqu'au pôle d'échanges de St Antoine (arrivée par la rue du Cdt Thollon + téléphérique pour l'hôpital Nord) 	
Absence de réseau sur le Canal de Marseille et le ruisseau des Aygalades	3
Parking relais sur les friches de Kulhmann	3
Plan Vélo : pas de station vélo en libre-service	2
Transversales Nord – Est tous transports y compris vélo	2
Problème de fréquence des bus : pas assez de rotations	1
Irrégularités / manque de fiabilité du réseau bus	1
Pas d'actions sur l'amélioration de l'usage du réseau existant	1
Manque de maillage Est / Ouest	1
Manque de voie de transport en commun sur le littoral (Cap Pinède vers la Joliette)	
Pas d'aménagement de transport en commun sur les axes à forte densité	
Manque de prise en compte du PLUi en cours	
Pas assez de parking relais, réhabilitation gare de l'Estaque et parking	
Pas de liaison type BHNS de Notre Dame limite à Plan de Campagne	
Faire vélo ZAE Hauts de Ste Marthe, pas prévu dans le projet	
Pourquoi pas de tramway entre la Castellane et St Antoine qui permettrait de supprimer la fracture sociale et spatiale	
Vélo sur la L2 ? Comment ? Pollution	

Leviers	Votes
Éviter les arrivées de voitures en ville : <ul style="list-style-type: none"> Parkings relais Covoiturage Plus de régularité et de fiabilité sur les trains (Côte Bleue + Aix) et développement des capacités de la voie Aix-Marseille Baisser le prix des abonnements trains 	15
Relier Château Gombert aux quartiers Nord (Hôpital Nord, St Louis, St André, L'Estaque) par les différents modes (tram, bus, vélo) et idem vers quartiers Est	5
Développer les navettes maritimes (+ vélo) toute l'année au tarif du transport urbain	5
Avoir des stationnements sécurisés pour les vélos : pôles d'échange, arrêts tram, lieux publics	4

Réduire l'espace dédié à la voiture	4
Parking relais sur la carrière de l'Estaque (plage Corbières) avec gare TER à Corbières	2
Bus en site propre Aix – Marseille et voies réservées au covoiturage	2
Rendre plus lisibles les transports en commun autour des gares relais = St André – Estaque et prolonger le tramway vers Corbières et St Antoine	1
Navette maritime toute l'année et plus tard le soir	1
Quelle équité ? parking relais subventionné par ceux qui viennent de l'extérieur	1
Séparer les voies cyclables des voies voitures physiquement (pour éviter qu'elles ne soient « vampirisées »)	1
Faire de la pédagogie...puis verbaliser / stationnement sur trottoir ou sur piste cyclable	1
Lever le frein de l'absence de volonté politique	1
Pourquoi le train de la Côte Bleue s'arrête-t-il à Arenc ?	
Stations vélos à développer le long de la piste cyclable : Estaque et plus loin	
Faire des modèles : <ul style="list-style-type: none"> • Footballeurs OM en vélo ou dans les bus • Élus dans les transports en commun (exemplaires) au quotidien, pas pour l'inauguration • Plus Belle La Vie tournée dans les transports en commun 	
Sécuriser parkings relais et parkings vélos	
Relier directement les quartiers Nord aux quartiers Est (RER)	
Développer le système d'autopartage (Citiz Provence)	
Éduquer la population	

4.2. Bassin de proximité Marseille Est

Points forts	Votes
BHNS sur la L2	4
BHNS en site propre « le plus possible »	2
Voie Vélo structurante sur les boulevards urbains (Jarret) : une avancée pour une mobilité verte	1
« Fil vert » le long de l'Huveaune	1
Maintien du projet de la LINEA absolument nécessaire pour Allauch, Plan de Cuques et Château Gombert (surtout pour le technopôle)	1
Échangeurs « La Valentine » et la Pomme	
Le réseau vélo structurant - les propositions apparaissent nécessaires voire indispensables : <ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation par marquage au sol ou bordure • Itinéraires de pistes cyclables 	
Zone 30 très utile pour la connexion : c'est un tampon entre les noyaux villageois – équipement et les voies secondaires	
Guide d'aménagement pertinent	
BH	
Mettre plus de pistes cyclables	

Points faibles	Votes
Aucune proposition par le rail !!!	5
Vallée de l'Huveaune : quel moyen de transport ??? ABSENT	4
Pas de connexion entre les modes dans la Vallée de l'Huveaune (ex : tram Caillols, tram La Pomme, métro Rivoire et Carret, échangeur St Marcel)	3
Renforcer cadencement des trains / Aubagne	3
Rien sur Plan de Cuques et Allauch ?! Aucune alternative au bus !!!	2
Nécessaire d'articuler les autorisations de construction dans les quartiers qui disposent encore d'espaces avec un développement de l'offre de transports en commun	2
Etat catastrophique de la voirie notamment pour les deux roues	2
Manque pôle d'échange aux 3 Lucs	1

Aucune desserte (sauf train) après les Caillols et St Loup (11° + 12° = 120 000 hab) alors que urbanisation prévue au PLUi	1
Réseau bus : absence de service en début de soirée direction les villages ou direction centre-ville	1
Énorme zone exclusivement desservie par le bus : aucune alternative proposée (La Valentine, Les Olives, 3 Lucs, Enco de Botte...)	1
Utiliser les travaux du nouveau parking relais La Rose pour développer l'usage du parking relais Einstein et développer le recours aux transports en commun en augmentant les fréquences et l'amplitude horaire des bus et navettes proposés	1
Absence de fiche sur le train	1
BHNS en site propre : <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'espace en certains lieux et de courage politique • Nécessaire pédagogie (citoyens) • Acceptabilité et solutions de remplacement (Tram-train) • Lien Marseille – Aubagne – Aix 	1
Manque de transport en commun ou TAD de loisirs le dimanche (collines)	1
Piste cyclable non terminée sur la L2	
Voie Vélo sur l'A7 entre échangeur L2 et Porte d'Aix	
Boulevards urbains avec voitures : dissocier les usages et ne pas rajouter de route	
Tracé LINEA à utiliser pour BHNS et vélo	
Manque liaison directe et rapide entre secteur Est et Aix (RER)	
Réseau Vélo : <ul style="list-style-type: none"> • Dans certains endroits, l'espace manque et la piste cyclable subit des ruptures (bâti, fossés, potelet, abribus...) • Conflit d'usage avec les voitures (parking anarchique) • Prévenir le vélo, la trottinette, piéton que le civisme doit être mobilisé 	
Zone 30 : <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés de cohabitation liées au non-respect des règles et notamment de la vitesse minimale 30 • Il convient d'éliminer les obstacles à une circulation fluide, vérifier la qualité du revêtement et une mise à niveau des sols • Suppression des trottoirs et mise en plateau 	
Voie Vélo : pas de point faible particulier dans la mesure où la piste est prévue dès l'origine	
Guide d'aménagement pertinent : pas de point faible dans la mesure où le guide est prévu dès l'origine	
Pas de réflexion sur les péages urbains	
LINEA : BHNS / piste cyclable	
D4 : piste cyclable liaison Nord-Sud en transport en commun	

Freins	Votes
Manque de navettes bus le soir et la nuit vers les parkings relais	8
Parkings relais : accès réservé aux abonnés RTM seulement	5
Absence de parking relais	3
Insuffisance de parkings relais	3
Amplitude horaire limitée pour l'accès aux parkings relais et / ou lignes de bus	2
Diminution des rotations de bus pendant les vacances scolaires : problème d'amplitude	2
Manque de fiabilité des horaires de passage des bus	
Pas de pistes cyclables sécurisées	
Non-respect de la Loi LAURE de création de pistes cyclables sur les routes nouvelles	
Manque de lignes transversales pour les transports en commun et les modes doux	

Leviers	Votes
Augmenter le nombre des parkings relais	7
Légiférer et verbaliser (trottinettes, vélos, voiture...)	6
Plus de transports en commun pour un centre plus vivant surtout le soir	5
Favoriser le covoiturage (ne plus être seul dans sa voiture)	3
Rendre accessible le réseau et les principaux pôles d'attractivité	2
Développement des voies douces et des pistes cyclables sécurisées	
Développer le covoiturage et avec cela des aires de stationnement pour garer les voitures éventuelles des personnes covoiturées	
Prévoir des incitations financières (tarifs transports en commun + fréquence + amplitude horaire)	

4.3. Bassin de proximité Marseille Centre

Points forts	Votes
--------------	-------

Libérer les trottoirs des motos (verbaliser)	4
Verbaliser le stationnement sur les trottoirs	2
Les navettes maritimes	1
Végétaliser les pistes cyclables + cheminements piétons	1
Tramway aux Catalans	1
Schéma de principe d'accessibilité = réduire l'usage de la voiture	1
Matériaux au sol pour lutter contre le réchauffement	
Passages piétons sécurisés	
Automatisation = plus de fréquence	
Pôle d'échange sur autoroute pour venir au centre	
Trottoirs pour piétons	
Les voies vélos qui permettent de faire des trajets impossibles actuellement	
Mise en place abonnement parking peu onéreux autour vieux port pour résident	

Points faibles	Votes
Suppression du stationnement sur les trottoirs	8
Rendre les trottoirs aux piétons	6
Végétalisation de la ville	5
Manque parking relais ou trop petits	3
Voies de délestage aux portes d'entrées internationales	1
Accessibilité métro PMR	1
Retirer le mobilier urbain des trottoirs	1
Fin du stationnement à cheval sur le trottoir	1
Éclairage de l'espace « modes actifs »	1
Développement de voies piétonnes (ex : voie le long de l'Huveaune)	1

Places parking PMR	
Doublons / triplons tramway – métro – bus...	
BHNS 10 minutes en heure de pointe n'est pas assez	
Accessibilité du centre-ville pour tous	
Respect de la largeur des trottoirs + état (à refaire)	
Plus de zones de rencontre (20 km / h max)	
St Charles (gare)	
Étendre abonnement pour résidents sur centre large	
Respect des prescriptions : zone piétonne, parking des 2 roues sur trottoir, incivilité...	
Signallement sonore et tactile aux feux rouges à développer	

Freins	Votes
Coûts des transports en commun	
Accessibilité en site propre / desserte en transports en commun vers centre-ville de Marseille	
Gestion des correspondances / pôles d'échanges multimodaux absents	
Omniprésence voiture (congestion, stationnement, pollution...) qui gêne les modes alternatifs	
Taille des trottoirs	
Stationnement gênant : manque de proposition d'alternative	
Sécurité (voitures), pollution, incivilité	
Pour le vélo : pas adapté à la topographie	

Leviers	Votes
Diminution de la place de la voiture au profit des autres modes (ex : réduction stationnement surface + tarif attractif en souterrain et contrôle stationnement)	17
Augmenter la fréquence et la plage horaire des bus, tram et métro	12
Développer maritime + fréquence et moins cher	3
Meilleur maillage, optimisation, libérer bus zones intermédiaires	2

Augmenter la fréquence à toute heure et des sites propres continus de l'extérieur au centre-ville	2
Meilleure gestion des correspondances	1
Favoriser la voiture électrique : emplacements de recharge collectivement et prévoir le partage de ces voitures	1
Un tramway Joliette – Vieux Port – Corniche (littoral)	1
Augmenter navettes maritimes : périodes d'ouverture et stations (ex : MUCEM ou Frioul)	1
Excentrer les parkings relais	
Circuits vélos : directives pour meilleure circulation vélos et voitures	
Réduire le prix des abonnements et les prix unitaires	
Impliquer toutes les générations notamment les jeunes (ex : manif pour le climat)	
Lieux balnéaires et festifs à mieux desservir (friche, MUCEM, escale Borely)	

4.4. Bassin de proximité Marseille Sud

Points forts	Votes
Développer le maillage piétons / vélos...de la plage vers l'intérieur de la ville	1
Développer le contournement du centre-ville de Marseille	1
Voie vélo dédiée	1
Réseaux parallèles et sites propres pour les vélos...à préciser	
Développement du vélo	
Prise en compte globale	
BHNS et prise en compte multimodal	
Desserte des hôpitaux Sud	
Bien pour le vélodrome (métro + tramway à venir)	

Points faibles	Votes
Pas assez de fréquence dans le passage de la ligne 19 pendant les vacances : augmenter les horaires de bus de nuit et en soirée	11
Maillage vélo en site propre insuffisant	6
Sous-estimation de l'attractivité touristique du secteur Sud (place, Parc National des Calanques...)	3
Espaces festifs et balnéaires mal desservis par les transports en commun (Espace Borély pour le Sud)	
Faible niveau de service des navettes maritimes	
Bornes recharge vélos en nombre insuffisant	
BHNS de la ligne 19	

Freins	Votes
Trop de place à la voiture : le littoral, bus, accès parc	14
Transport vers les Goudes : quelles actions ? <ul style="list-style-type: none"> • 1 voie en plus pour transports doux • 1 ligne qui fasse Vieux-Port - Goudes 	7

Fréquence : temps, horaires, plage horaire	5
Absence de révisions sur ce secteur : Baumettes et Morgiou !!	2
Accès au Parc des Calanques (pas de vélo à Morgiou ?) ou de bus + Baumettes pas d'aménagement prévu	2
Manque de parkings relais	1
Vélos : sécurité et adaptation du transport aux personnes (enfants, personnes âgées)	
Cars : horaires, plage horaire, trafic	
Connecteurs : augmenter les nœuds	
Corniche non multimodale (où sont passés les bus ? et un tram ?)	
Sécurité par un maillage important / sensibilisation	
Saturation du stationnement des véhicules à l'abord du Parc National ! en particulier les fins de semaine	
Absence de tracés cyclables à l'abord du Parc National des Calanques !	
Vélo : distance limitée	
Parkings à vélo sécurisés	
Déplacement des bouchons avec le Boulevard urbain sud	
Noyaux villageois	
Réseau cyclable discontinu et inconfortable	

Leviers	Votes
Navettes maritimes + toute l'année (weekend et vacances) vers Goudes	8
Hausse de la capacité des parcs relais (interface voitures / tous modes alternatifs)	6
Prévoir une navette pour l'accès aux Calanques ! Partir du rond-point du Prado !!	4
Vélos : voies multimodales transports doux (individuels + transports en commun)	
Cars : meilleurs tarifs et augmenter le nombre	
Modifications des lignes de bus (tracés et fréquence) : liaison Baumettes – Seigneurie	
Couloirs bus / tram réellement continus (ronds-points)	
RSO cyclable continu, sécurisé et confortable	

Services vélo aux points d'échange pour vélos privés	
Améliorer l'offre de transport en commun afin de favoriser la fréquentation !!	