



# Quelles mobilités pour un Marseille vivable en 2030 ?

**Argumentaire** du collectif Marseillais des mobilités de  
demain **en faveur d'une mutation des mobilités à Marseille**  
\\ Version 1.3 - 07/11/2023

*La Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille ont-elles  
vraiment la volonté pour aménager le territoire et répondre à  
l'urgence climatique?*

***Les citoyen-ne-s se questionnent et se mobilisent.***

# Sommaire



- 2 \ Sommaire
- 3 \ Préface
- 3 \ Objectif
- 4 \ Qui sommes-nous ?
- 15 \ Détail des usages
- 16 \ Les transports en commun
- 18 \ Le vélo
- 23 \ L'usage des piétons
- 25 \ L'usage de la voiture  
et autres véhicules motorisés
- 29 \ Conclusion
- 29 \ Contributrices et contributeurs
- 30 \ Recueil de sources

## Préface

Nous, 15 associations, collectifs et entreprises marseillais, nous sommes réunis pour porter le message de l'urgence climatique et des problématiques de santé publique auprès de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Ville de Marseille. Nos institutions doivent répondre efficacement et urgemment aux normes environnementales en vigueur et ainsi atteindre la neutralité carbone en 2030. Les aménagements urbains actuels pour Marseille sont inadaptés, médiocrement conçus voire dangereux pour les habitant-es et les émissions de GES ne baissent pas. Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle devrait être un impératif pour réduire la pollution de l'air dans notre ville et ainsi améliorer la qualité de vie des citoyen-ne-s.

Par ce document, nous appelons à des politiques publiques vraiment ambitieuses voire excellentes au nom de l'intérêt général.

## Signataires

*Premières structures engagées pour obtenir le droit à vivre dans un environnement sain (par ordre alphabétique)*

- ✔ Air citoyen
- ✔ Alternatiba Marseille
- ✔ Les Amis de la Terre Bouches du Rhône/Provence
- ✔ Des membres d'Extinction Rebellion
- ✔ Marseille FCPE 13
- ✔ Greenpeace Marseille
- ✔ NosTER PACA
- ✔ 60 millions de piétons
- ✔ Les Déchaîné.e.s
- ✔ Vélos en ville, Vélocène
- ✔ Cyclotopia
- ✔ France Nature Environnement 13
- ✔ Clean Cities Campaign
- ✔ ATTAC Marseille
- ✔ Fédération des Conseils de Parents d'Élèves
- ✔ Ainsi que des citoyen·nes non affilié·e·s
- ...

## Objectif

**Augmenter les mobilités alternatives à la voiture individuelle pour atteindre la neutralité carbone et améliorer la qualité de vie en 2030 à Marseille.**

## Qui sommes-nous ?

Nous sommes un collectif marseillais de citoyen-ne-s, associations, entreprises, choqué-e-s par l'inaction et le greenwashing politique.

**Nous militons pour une réappropriation de l'espace public et une réduction des pollutions, partout, pour toutes et tous.**

Pourquoi :

### Le contexte climatique **Nous refusons que notre ville subisse !**

Aujourd'hui, il n'est plus à prouver que l'accélération inquiétante du réchauffement planétaire peut être intégralement expliquée par les activités humaines et nous en ressentons les effets dans notre quotidien.

Lors des étés 2022 et 2023 à Marseille, nous avons toutes et tous subi des conditions

de vie étouffantes comme le démontrent des mesures de températures de 60°C au sol et qui, selon les estimations de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Ville de Marseille, pourraient atteindre les 90°C en 2050<sup>1</sup>.

Bien entendu, ces températures extrêmes ne sont pas vivables et entraîneront un exode des Marseillais-es (qui en auront les moyens) durant ces périodes.

La part des émissions de GES liée au trafic routier à Marseille s'élève à 38%<sup>2</sup> et parmi celle-ci la grande majorité vient des voitures individuelles.

Nous observons déjà des catastrophes comme des sécheresses estivales mais aussi hivernales, des inondations et des tempêtes plus violentes qu'auparavant avec un dérèglement global de "seulement" +1,1°C<sup>3</sup>.

Météo France présente dans son analyse de l'évolution des moyennes annuelles une augmentation de la température moyenne en France de 1,7°C depuis 1900. Chaque décennie depuis 1970 est plus chaude que la précédente. Ces dix dernières années, durant la période 2011-2020, la hausse atteint +0,6°C et marque la plus forte progression observée entre deux décennies en France depuis 1900<sup>4</sup>.

Selon les derniers rapports du GIEC, nous sommes sur une trajectoire d'augmentation de température de presque +3,2°C d'ici 2100, par rapport à l'ère pré-industrielle (1850)<sup>3</sup>.

**La planète se réchauffe  
La biodiversité s'effondre  
La situation est grave**

Chaque dixième de degré en plus nous emmène vers un avenir indésirable et certainement invivable pour l'espèce humaine.

Chaque espèce compte pour permettre à l'écosystème de fonctionner et nous faire bénéficier de ses bienfaits.

Nous tenons notre avenir entre nos mains et même si la fenêtre d'action s'amenuise, nous pouvons encore agir. Chaque dixième de degré en moins, ce sont des millions de vie en plus.

En cause : un modèle sociétal capitaliste orienté vers l'utilisation excessive et l'épuisement des énergies fossiles. Les conséquences sur les ressources vitales, l'alimentation et l'eau potable sont dévastatrices pour le vivant et cela s'aggrave de jour en jour.

En particulier, l'air est un bien commun, en constante dégradation, qui malgré la loi, n'est pas préservé par les décideur-euses politiques.

## Les effets de la pollution **Nous refusons de vivre dans la pollution !**

### Effets sur la santé humaine

Les enjeux écologiques actuels impliquent de nombreux changements de société. Les décisions publiques récentes ne sont pas en prise avec la réalité. Elles encouragent la voiture individuelle au détriment de tout autre mode de déplacement plus respectueux

<sup>1</sup> Plan guide pour concevoir un centre historique durable à Marseille  
2020-2021 – Groupe Inddigo

<sup>2</sup> Marseille ville plus verte, synthèse du contrat ville climat 2023 – Ville de Marseille

<sup>3</sup> Synthèse du rapport du GIEC : l'urgence climatique est là, les solutions aussi  
2023 – Réseau Action Climat

<sup>4</sup> De nouvelles normales pour qualifier le climat en France  
2022 – Météo France

<sup>1</sup> **Les automobilistes français passent 2 mois et demi à chercher une place de parking dans leur vie**

2017 – Le Progrès

<sup>2</sup> **Global Burden of Respiratory Diseases Attributable to Ambient Particulate Matter Pollution**

2021 – Frontiers

<sup>3</sup> **Pollution de l'air : 58% des écoles et crèches marseillaises dans le rouge**

2019 – Greenpeace

<sup>4</sup> **Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique**

2016-2019 – Santé Publique France

<sup>5</sup> **Outdoor air pollution and asthma**

2014 – The Lancet

de l'environnement (transport en commun, vélo, marche...) causant de nombreux dégâts sur la santé, et la qualité de vie des habitant.e.s.



Marseille s'est étendue pour évoluer dans un modèle au profit de la voiture individuelle qui cause des bouchons interminables et des trajets toujours plus longs (30% du temps d'usage de la voiture à Marseille est dédié à la recherche d'une place de stationnement)<sup>1</sup>.

Le stress grandissant ne concerne pas uniquement les automobilistes mais bien l'ensemble des piéton-ne-s et des cyclistes qui ne peuvent se déplacer en sécurité.

Tout cela a des conséquences et aujourd'hui Marseille est l'une des villes les plus polluées en raison des trafics routier et maritime.

De nombreuses nuisances sont à relever : olfactives, visuelles, auditives qui rendent la ville invivable.

En effet, la communauté médicale internationale alerte sur les problèmes de santé liés à la pollution de l'air et s'inquiète de voir des maladies respiratoires toucher des personnes de plus en plus jeunes<sup>2</sup>. La situation de Marseille est particulièrement alarmante et une étude réalisée, à proximité des écoles a pu mettre en évidence des taux élevés de particules fines qui dépassent la limite légale<sup>3</sup> !

➤ Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, la pollution est responsable de 4,3 millions de morts prématurées par an à l'échelle mondiale, soit de 16% de la mortalité globale, et de ¼ des décès chez les enfants de moins de 5 ans.

➤ En 2019, 99% de la population mondiale vivaient dans des endroits où les seuils préconisés dans les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air n'étaient pas respectés. Les effets combinés de la pollution de l'air ambiant et de la pollution de l'air intérieur sont associés à 6,7 millions de décès prématurés par an.

➤ En 2019, on estimait à 4,2 millions le nombre de décès prématurés provoqués par la pollution de l'air ambiant (extérieur) dans le monde, avec une incidence majeure sur les cancers du poumon, des bronchites chroniques.

Les décideur.euses sont informé.e-s et connaissent la situation. Or depuis 2019, peu d'actions impactantes visant à traiter ce problème de santé publique ont été entreprises.

La pollution de l'air est désormais considérée comme la première cause environnementale de mort prématurée dans le monde. En France, plus de 48 000 décès par an pourraient être attribués aux particules fines, dont plus de la moitié dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Si toutes les communes françaises respectaient la valeur recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (10 $\mu$ g/m<sup>3</sup>), ce sont plus de 17 000 décès qui pourraient être évités chaque année en France, soit plus d'un tiers<sup>4</sup>.

Rien qu'à Marseille on dénombrait près de 2 000 décès par an du fait de ces pollutions.

La pollution de l'air est incriminée dans la survenue et l'aggravation de pathologies respiratoires telles que l'asthme (14% des nouveaux cas d'asthme chez l'enfant<sup>5</sup>), la bronchite chronique obstructive, et le cancer du poumon. L'air pollué a désormais rejoint le tabac en termes de cancérigène. En 2010, 223 000 décès par cancer du poumon dans le monde étaient imputables à la pollution de l'air.

Les effets néfastes d'un air pollué sur la santé ne se limitent pas aux pathologies respiratoires puisqu'il a récemment été démontré un lien avec l'apparition de pathologies cardiaques, de troubles du

neurodéveloppement, d'autisme, des démences, ou encore du diabète<sup>1</sup>.

Selon une étude de l'OCDE parue en 2020<sup>2</sup>, ces maladies respiratoires, cardiovasculaires, métaboliques et neurologiques résultent de l'effet pro-inflammatoire de composés rejetés notamment par les pots d'échappement (tels que les particules fines, l'ozone, le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote) mais également de composés dégagés par les frottements mécaniques des pneus sur le bitume et l'usure des plaquettes de freins.

à 1,3 million de tonnes en 2030 si le trafic continue à augmenter sur les bases actuelles, posant un indéniable problème de santé publique.

Il a donc été démontré une augmentation du risque sur la santé par le seul fait de vivre à proximité d'une route, et ce de façon indépendante aux émissions de particules fines. On comprend ainsi que l'électrification ou hydrogénation du parc automobile ne sont pas des solutions miracles à l'impact de la pollution de l'air sur la santé<sup>1</sup>.

En l'absence d'intervention, le nombre de morts dû à la pollution de l'air adopte une trajectoire d'augmentation de plus de 50% d'ici 2050<sup>3</sup>.

**De nombreuses études publiées depuis 2005 ont recherché l'existence d'un seuil au dessous duquel le risque lié aux particules fines disparaissait. Mais ces études concordent toutes vers un lien linéaire entre mortalité et taux de particules fines, prouvant qu'il existe un risque même pour de faibles taux de particules fines et que ce risque augmente de façon proportionnelle. Toute réduction est donc bénéfique pour la santé humaine<sup>4</sup>.**

*Si à une échelle nationale la responsabilité du trafic automobile dans la pollution de l'air n'arrive qu'en 4ème position derrière l'industrie (31%), la combustion de bois pour chauffer les habitations (30%) et l'agriculture (20%), la situation diffère grandement si l'on s'intéresse aux agglomérations. Ainsi, la part du trafic routier bondit à 25% des émissions (selon un rapport sur l'origine des polluants en Ile-de-France réalisé par Airparif, l'agence de surveillance de la qualité de l'air dans la région).*

**La réduction du trafic automobile dans les agglomérations représente donc un levier majeur de réduction de la pollution de l'air que nous respirons.**

## Étude sur la pollution des écoles

Une étude publiée en 2019 par Greenpeace France, basée sur des données produites par AtmoSud, révèle qu'à Marseille et dans les communes adjacentes la pollution de l'air extérieur au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dépasse les seuils légaux, préconisés par l'OMS à proximité immédiate de 189 écoles et crèches, représentant 22% des établissements. De plus, 506 écoles et crèches se trouvent à moins de 200 mètres d'une zone extrêmement polluée en NO<sub>2</sub>, où la norme française et européenne annuelle de 40ug/m<sup>3</sup> est dépassée. Cela représente 58% des établissements.

*"Les données sont sans appel : la pollution de l'air a un impact dévastateur sur la santé des*

<sup>1</sup> **The Lancet Commission on pollution and health**  
2017 – The Lancet

<sup>2</sup> **Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, an ignored environmental policy challenge**  
2020 – OCDE

<sup>3</sup> **The contribution of outdoor air pollution sources to premature mortality on a global scale**  
2015 – Nature

<sup>4</sup> **Review of evidence on health aspects of air pollution : technical report**  
2013 – World Health Organization

**Avec les progrès effectués pour abaisser les émissions à la sortie de l'échappement, la responsabilité de la combustion des moteurs thermiques baisse tandis que celle provenant des frottements mécaniques des freins et des pneus augmentent si bien qu'elles devraient devenir prépondérantes dès 2035.**

**Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, an ignored environmental policy challenge**  
2020 – OCDE

Selon les auteurs du rapport, la masse de ces particules émises hors échappement vont globalement augmenter de 53,5% d'ici 2030, passant de 850.000 tonnes aujourd'hui

<sup>1</sup> **Pollution de l'air : 58% des écoles et crèches marseillaises dans le rouge**  
2019 – Greenpeace

<sup>2</sup> **Article R221-1**  
2010 – Code de l'environnement

<sup>3</sup> **Plan de Protection de l'Atmosphère des BdR - Objectif 2025**  
2021 – DREAL PACA

<sup>4</sup> **Avis délibéré de l'Ae sur le plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône**  
2021 – Autorité environnementale

<sup>5</sup> **Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer deux astreintes de 10 millions d'euro**  
2022 – Conseil d'État

<sup>6</sup> **Air quality in Europe 2022**  
2022 – European Environment Agency

enfants." alerte l'Organisation Mondiale de la Santé dans un rapport publié en 2018, concernant spécifiquement les effets de la pollution de l'air chez l'enfant. Pathologies respiratoires, neurodéveloppement, obésité, mortalité : tous les effets connus de la pollution de l'air chez l'humain sont exacerbés chez l'enfant victime d'une vulnérabilité accrue.

Fort de ce constat alarmant, Greenpeace demandait à l'issue de son rapport à la Métropole d'Aix Marseille et à la Mairie de Marseille de "planifier et d'organiser une sortie progressive de tous les véhicules polluants, diesel puis essence, pour libérer la ville des gaz d'échappement des voitures et poids-lourds"<sup>1</sup>.

## Plan de Protection de l'Atmosphère

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitant.e.s et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Les actions présentées par le PPA concourent, ainsi, à ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées<sup>2</sup> afin de réduire au maximum l'exposition des populations. L'autorité compétente pour l'élaboration et la modification des PPA est le Préfet. Les PPA ont des obligations de résultat ce qui signifie que le préfet ne peut pas faire porter la réalisation de certaines mesures sur d'autres

personnes en se déchargeant de sa responsabilité. Il doit se donner les moyens de s'assurer que ces mesures sont financées et mises en œuvre.

*Le PPA des Bouches-du-Rhône - Objectif 2025, a été soumis à enquête publique, à l'automne 2021 et a été approuvé le 2 mai 2022<sup>3</sup> bien que l'Autorité environnementale (Ae) ait émis dès le départ un avis négatif<sup>4</sup>.*

Comme pour les précédentes générations de PPA, qui ont fait l'objet des condamnations par le Conseil d'État<sup>5</sup>, le nouveau PPA des bouches du Rhône se caractérise par le manque d'ambition de ses mesures, manifestement insuffisantes pour éviter à court terme les dépassements récurrents de valeurs limites. De façon générale, il est essentiellement constitué de mesures déjà engagées ou en projet, souvent retardées ou simplement inappliquées, alors qu'elles relèvent parfois d'obligations réglementaires. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution, à proximité des zones industrielles et portuaires<sup>3</sup>.

La principale insuffisance du PPA en termes de pollution de l'air est liée à l'absence de prise en compte de l'ozone. Alors que notre territoire est particulièrement exposé à ce gaz toxique, que les dépassements de valeurs limites réglementaires sont systématiques chaque année et que ce polluant a des incidences délétères sur la santé humaine

et sur les écosystèmes<sup>6</sup>, il n'est pas compréhensible qu'il ne soit pas une priorité du PPA. Ainsi, dans son avis, l'Ae recommande de faire de la réduction de la pollution par l'ozone une priorité du PPA. Par ailleurs, le PPA ne s'intéresse pas à l'air intérieur ni aux inégalités écologiques et ne traite pas non plus de la protection des écosystèmes contre les effets de la pollution de l'air.

En guise de conclusion, l'Ae écrit que le PPA est "conçu comme un palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours et non comme un instrument de prévention des graves effets sanitaires et écologiques de la pollution de l'air, il prend insuffisamment en compte la santé des habitants des Bouches-du-Rhône et n'anticipe pas non plus les contentieux potentiellement à venir sur l'ozone"<sup>3</sup>.

Enfin, le PPA est incompatible avec les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) En effet, l'article L222-4 du code de l'environnement stipule que le PPA doit être compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Or, selon l'Ae, les objectifs du PPA sont inférieurs à ceux du SRADDET, et conclue : "L'Ae recommande d'assigner au PPA des objectifs de qualité de l'air qui ne contredisent pas, du fait de leur insuffisance, les objectifs du SRADDET dans les Bouches-du-Rhône". Cette recommandation n'ayant pas été suivie, le PPA est donc incompatible avec les objectifs du SRADDET.

## L'(in)action politique

### À savoir

*La France condamnée pour son incapacité à protéger ses citoyen·nes contre la pollution de l'air<sup>1</sup>*

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant compte tenu des dépassements persistants des valeurs limites horaires et annuelles de dioxyde d'azote dans 12 territoires. La justice européenne estime que *"la France a dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le 1er janvier 2010"*. Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), est un gaz très toxique émis principalement par le trafic routier, et en particulier par les véhicules diesels. Douze agglomérations françaises sont concernées par ces dépassements répétés : Paris, Marseille, Lyon, Nice, Toulouse, Strasbourg, Montpellier, Grenoble, Reims, Clermont-Ferrand, Toulon ainsi que la vallée de l'Arve, au pied du mont Blanc.

Le 24 octobre 2019, la Cour de Justice de l'Union européenne a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant compte tenu des dépassements persistants des valeurs limites horaires et annuelles de dioxyde d'azote dans 12 territoires<sup>1</sup>. La France est également visée par un pré-contentieux relatif aux particules fines, après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones dont Marseille.

Malheureusement, nous n'avons pas été écouté·e·s et à ce jour, aucune action suffisamment impactante n'a été engagée par les collectivités locales ou nationales<sup>2</sup>.

Les solutions technologiques (recours à des véhicules électriques, carburants moins polluants) ou les mesures visant à l'éviction des véhicules les plus polluants dans les centre-villes (ZFE) sont mises en avant pour réduire la pollution de l'air. Mais les délais de mises en œuvre pour la conversion du parc automobile et l'inadéquation des moyens de contrôle pour assurer la mise en place des mesures réglementaires ainsi que les aspects de justice sociale sont bien insuffisants pour répondre aux défis d'adaptation nécessaires pour conserver une ville vivable à moyen terme.

De plus ces propositions ne visent qu'à réduire la pollution de l'air et ne permettent pas de réduire les émissions globales de gaz à effet de serre (notamment les émissions de GES importées, du fait de la construction

des véhicules électriques). Au delà des seules émissions de GES, la plupart des limites planétaires ont déjà été dépassées, notamment en terme de ressources. Le technosolutionnisme en ce sens déplace les problèmes sans les résoudre et ne permettra pas d'atteindre à temps les objectifs de neutralité carbone.

Les collectivités locales (Métropole et Ville de Marseille) se sont vues dans l'obligation de décliner les directives nationales en termes d'amélioration de la qualité de l'air. Or depuis les élections municipales en 2020, les habitant·es du Marseille assistent à des échanges entre collectivités locales qui relèvent plus de disputes de cours d'école ou d'opérations de communication sans effets concrets que d'une véritable mise en place d'un plan d'action conjoint, coordonné et efficace.

De 2019 à 2020, le gouvernement a mis en place la convention citoyenne pour le climat, constituée de 150 citoyen·nes afin de proposer des mesures pour réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030.

Emmanuel Macron s'était engagé à les mettre en application, initialement *"sans filtre"* à l'exception de trois *"jokers"*. Ces travaux ont abouti à des propositions concrètes en accord avec le consensus scientifique et qui rejoignaient les préconisations de nombreuses organisations non gouvernementales.

Si cette initiative avait suscité de l'espoir, seules 10% ont finalement été retenues,

<sup>1</sup> *Pollution de l'air : la France condamnée par la justice européenne pour ne pas avoir protégé ses citoyens*  
2019 – Le Monde

<sup>2</sup> *Pour une Métropole à la hauteur des enjeux climatiques*  
2019 – Alternatives Territoriales

<sup>1</sup> **Plan vélo**

2019-2024 –

La Métropole Aix-  
Marseille-Provence

<sup>2</sup> **Intervention d'Anne**

**Meilhac, Adjointe au**

**Maire des 6<sup>e</sup>-8<sup>e</sup>**

**arrondissements de**

**Marseille lors du**

**Conseil de la Métropole**

2023 – Conseil de la

Métropole du 16 mars

2023

<sup>3</sup> **Pour une Métropole à**

**la hauteur des enjeux**

**climatiques**

2019 – Alternatives

Territoriales

<sup>4</sup> **L'Assemblée générale**

**de l'ONU déclare que**

**l'accès à un**

**environnement propre**

**et sain est un droit**

**humain universel**

2022 – ONU Info

<sup>5</sup> **Décision du Conseil**

**d'État du 20 septembre**

**2022**

2022 – Conseil d'État

<sup>6</sup> **Global Carbon Project**

2022 – Earth System

Science data

provoquant la désillusion des participant-e-s et de celles et ceux qui ont pu croire en cette démarche démocratique.

Au niveau local, on promeut des grands plans<sup>1</sup> mais hormis quelques projets phares (piste cyclable sur la Corniche Kennedy, prolongement d'une ligne de tramway en oubliant souvent les pistes cyclables), aucune mise en œuvre d'ampleur n'est de nature à relever les défis.

Loin de respecter ses propres engagements comme le Plan vélo, la Métropole ne répond même pas aux appels à projets nationaux, pourtant dotés de centaines de millions d'euros à destination des collectivités et destinés à accélérer la mise en place d'aménagements cyclables<sup>2</sup>. Les mobilités et la voirie font partie des compétences de la Métropole et celle-ci fait preuve d'une inaction coupable, au mieux d'incompétence.

De 2017 à 2019, le document "[p]our une Métropole à la hauteur des enjeux climatiques" a été rédigé lors de la campagne Alternatives Territoriales avec les associations ADEAR, ALIMENT, Alternatiba Marseille, les Amis de la Terre, ATTAC, Collectif Climat du Pays d'Aix, Ecopolénergie, FNE 13, La Roue, RAMDAM, Réseau Action Climat et Zero Waste. Ces associations ont remis alors un rapport listant les 300 propositions à la Métropole dans le cadre de la préparation du Plan Climat Air Énergie (PCAEM) afin d'éviter la quasi impasse dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui<sup>3</sup>.

Les collectivités, qu'elles soient nationales ou locales, ont le devoir d'assurer l'avenir des générations futures et un environnement sain à leurs concitoyen-nes comme l'indique l'ONU<sup>4</sup> et la décision du Conseil d'État qui en fait une liberté fondamentale<sup>5</sup>.

Le rôle des collectivités n'est pas rempli, le comportement est inadéquat au vu de la situation.

L'air est un bien commun qui s'est dégradé depuis trop longtemps, les lois évoluent et les collectivités doivent accomplir leurs rôles.



**Nous, citoyen-nes, exigeons de nos dirigeant-e-s une exemplarité en la matière.**

**Nous ne pouvons que regretter qu'au contraire l'inaction politique est récompensée.**

## Aspects législatifs et démocratiques

Plus de 50 ans sont passés depuis la Conférence mondiale sur l'environnement de Stockholm (Conférence des Nations Unies sur l'environnement, 5 au 16 juin 1972), consacrant non seulement un droit fondamental à un environnement de qualité, mais également un devoir de protéger ce dernier et de l'améliorer pour les générations présentes et futures.

Suite au protocole de Kyoto de 1997, les objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre, ayant pourtant fait consensus parmi les principaux pays émetteurs, ne sont pas atteints. Pour cause, l'année 2022 aura été l'année record d'émissions mondiales de CO<sub>2</sub><sup>6</sup>.

Pour en poursuivre les effets, l'accord de Paris a posé l'objectif de neutralité carbone, les pays signataires s'étant accordés sur celui de contenir d'ici 2100 le réchauffement climatique bien en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à +1,5°C.

Là encore, les efforts ne sont pas suffisants, et cela a été clairement énoncé par une décision du Haut Conseil pour le climat (Haut conseil, 4ème rapport sur le climat, 29 juin 2022), qui fait le constat que "les impacts du changement climatique dus à l'influence humaine s'aggravent" et appelle à "un sursaut de l'action climatique en France" pour atteindre ses objectifs en 2030.

La codification des différentes lois environnementales adoptées à partir des années 70 dans le Code de l'environnement, permet de consacrer en droit interne les objectifs de préservation de l'environnement ("*droit à un environnement sain*").

**Les lois et règlements organisent le droit de chacun à un environnement sain. Ils contribuent à assurer un équilibre harmonieux entre les zones urbaines et les zones rurales ainsi que la préservation et l'utilisation durable des continuités écologiques.**

*Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde et de contribuer à la protection de l'environnement, y compris nocturne.*

*Les personnes publiques et privées doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences.*

#### **Article L.110-2 du code de l'environnement**

Sur cette base, les collectivités publiques, chacune à leur niveau, se doivent de décliner des politiques publiques respectueuses de ces objectifs.

À l'échelon local, les différentes collectivités en charge de compétences pouvant toutes avoir une incidence sur la préservation de l'environnement, sont appelées à promouvoir des politiques écologiques.

Face aux constats liés au réchauffement climatique, à la crise sanitaire de 2020, aux pénuries diverses que le pays doit affronter (crise de l'énergie et des matières premières), les membres du gouvernement vont aujourd'hui jusqu'à parler d'objectifs de sobriété.

En matière de mobilité, les autorités organisatrices des mobilités (AOM) que sont les intercommunalités et les Métropoles, doivent prendre en compte ces exigences dans leurs différents actes, dont le Plan de mobilité (ex Plan de déplacements urbains). Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, celui-ci a été adopté fin 2021, sans effet notable à ce jour.

**Mentionner les enjeux démocratiques de notre campagne permet de rappeler que les citoyen·nes, dans une démocratie, sont à la fois sujets et souverains, pour l'intérêt général. Nous sommes convaincu·e·s que la mutation de notre société vers un système de mobilités décarbonées est dans l'intérêt de toutes et tous, et a fortiori, de la collectivité.**

**À travers cette campagne, nous revendiquons le besoin d'une réflexion globale sur les mobilités et exigeons que les décisions politiques soient prises collectivement, en associant les citoyen·ne·s dans la construction du processus politique.**

**Nous demandons aux pouvoirs publics d'honorer les engagements internationaux et nationaux pris par nos représentant·e·s ; de s'inscrire dans un processus de participation de la société civile sur des thématiques qui**

**nous concerne tous : qualité de vie, réappropriation de l'espace public commun pour notre sécurité et santé à toutes et tous, le tout dans le respect des diversités sociales.**

#### **\ Le respect de la démocratie représentative et des engagements pris par les représentant·e·s**

Les trois pouvoirs (exécutif, législatif, et judiciaire) dont la séparation est un volet essentiel de notre démocratie se sont tous exprimés via les institutions en faveur d'une mutation de notre société tournée vers le respect d'un environnement vivable pour toutes et tous, dont les générations futures. Une mobilité décarbonée sur notre territoire s'inscrit pleinement dans cette démarche.

**Concernant le pouvoir judiciaire**, la plus haute instance de la juridiction administrative, le Conseil d'État a, par un arrêt du 20 septembre 2022, érigé en droit fondamental "*le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé*". Chaque citoyen·ne peut désormais saisir le juge en urgence (référé-liberté) pour la protection de l'environnement, lorsque celle-ci est mise en péril du fait des pouvoirs publics (action ou inaction). De sorte que chacun·e d'entre nous peut se porter garant·e de l'environnement qui nous entoure.

**Concernant le pouvoir exécutif**, Madame la Première Ministre, Élisabeth Borne, rappelait récemment (dans le cadre du lancement du fonds vert pour le climat à l'été 2022) que "[c]e sont les territoires qui

ont entre leurs mains la plupart des compétences décisives pour la transition écologique, comme la mobilité, la restauration de la biodiversité, la gestion de l'eau ou des déchets. Ils connaissent parfaitement les défis environnementaux auxquels ils sont confrontés, et c'est en les associant que nous pourrions agir pleinement et partout." Et, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires précisait "[l]es collectivités territoriales sont essentielles si l'on veut atteindre les objectifs environnementaux pour lesquels la France s'est engagée. Si on souhaite être efficace sur ces questions, il faut une union des énergies et une convergence des actions entre le national et le local. Une partie des solutions est dans les territoires."

**Concernant le pouvoir législatif**, depuis les années 80 un certain nombre de lois en faveur d'une mobilité décarbonée ont été promulguées, dont :

▼ La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (1982) : affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer "dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité".

▼ Loi de février 1994 portant sur l'aménagement du territoire, modifiée par la loi de juin 1999 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire : logique d'une politique durable des transports avec une orientation principale sur le développement de l'intermodalité, pour objectif la réduction de la consommation des énergies fossiles et la limitation de la pollution atmosphérique.

▼ La loi sur la transition énergétique de 2015 met l'accent sur la nécessité de développer des transports propres pour réduire les émissions des polluants atmosphériques.

**Ainsi, depuis plus de 50 ans, les pouvoirs publics sont consensuels sur la nécessité d'agir dans le sens d'une mobilité décarbonée. Nous, associations et citoyen·nes de Marseille et alentours, sommes les pouvoirs publics locaux d'agir à la hauteur de l'urgence dans laquelle nous nous trouvons.**

#### \\ La mise en œuvre d'une démocratie participative et locale

La Convention d'Aarhus est un accord international signé en 1998 et entré en vigueur en 2001 qui construit les contours d'une démocratie environnementale, dont l'un des objectifs fondamentaux est la participation du public dans la mise en œuvre de décisions aux impacts environnementaux. Elle s'inspire de la Déclaration de Rio 1992 sur l'environnement et le développement dont le principe 10 prévoit que "[l]a meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient".

Le Préambule de la Convention d'Aarhus concerne notre action car encourage à la participation du public et donc la démocratisation.

Reconnaissant que, dans le domaine de l'environnement, un meilleur accès à l'information et la participation accrue du public au processus décisionnel permettent de prendre de meilleures décisions et de les appliquer plus efficacement, contribuent à sensibiliser le public aux problèmes environnementaux, lui donnent la possibilité d'exprimer ses préoccupations et aident les autorités publiques à tenir dûment compte de celles-ci.

Reconnaissant en outre le rôle important que les citoyens, les organisations non gouvernementales et le secteur privé peuvent jouer dans le domaine de la protection de l'environnement.

#### Convention d'Aarhus, Préambule

C'est cette Convention qui a inspiré notre Charte de l'environnement, qui est un texte de valeur constitutionnel depuis 2005, elle reconnaît les droits et devoirs fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement.

Ses deux premiers articles proclament :

**"Article 1er :** Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

**Article 2 :** Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement."

Ainsi, en tant que citoyen·nes informé·es et victimes de la pollution de l'air et des problématiques liées aux moyens de transports polluants (voiture individuelle), nous prenons nos responsabilités et agissons en vue de participer à la transformation des mobilités dans notre ville, pour une meilleure qualité de vie. Notre action s'inscrit donc dans les recommandations de la Convention d'Aarhus qui pose le cadre d'une démocratie environnementale.

### \ La réappropriation de l'espace public, un enjeu de justice climatique et sociale

La réappropriation de l'espace public est à Marseille une question de santé et de sécurité publique. D'une part, l'envahissement des voies publiques (routes, trottoirs, pistes cyclables) par des voitures crée un réel danger pour la sécurité de toutes et tous (cyclistes, piéton·ne·s, PMR, etc.). La voiture individuelle accapare notre espace (qu'elle soit en mouvement ou en stationnement), de sorte que les autres usagers de la voie publique (cyclistes, piéton·ne·s, PMR, etc.) ont une liberté restreinte de circulation en raison d'un espace limité pour leur déplacement. Il est donc nécessaire de changer de paradigme et de soutenir, promouvoir, créer les conditions pour changer les comportements. L'enquête menée par le collectif MarsMob<sup>1</sup> illustre la forte demande sociale et la nécessité d'une modification des priorités politiques actuelles en matière de mobilité.

## Il est donc temps que nous nous réappropriions l'espace commun.

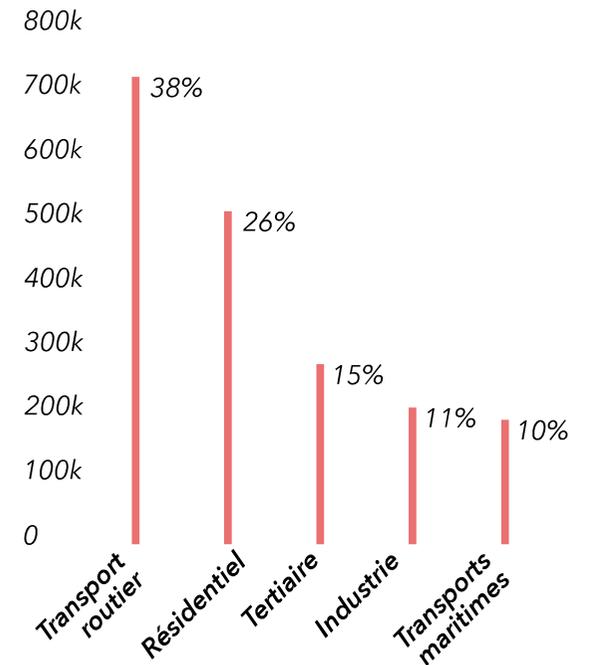
Nous sommes convaincu·e·s que justice sociale et climatique ne vont pas l'une sans l'autre. Détenir une voiture (individuelle) engendre des frais discriminant incompressibles pour une partie de la population qui n'est pas en mesure de les assurer. La mise aux normes du parc automobile ciblé sur des niveaux Crit'Air les moins polluants telle qu'elle est encouragée dans le cadre de la mise en place de la ZFE n'est pas non plus en prise avec les réalités économiques de la plupart des propriétaires de véhicules anciens. **Celle/celui qui ne détient pas d'automobile devrait avoir accès facilement à ses lieux d'usage, raison pour laquelle les transports publics et autres modes de transport sur notre territoire doivent être développés.** La diminution de la place de la voiture ne doit pas renforcer les inégalités.

Tandis que peu de personnes profitent de la voiture individuelle, son utilisation est responsable d'une grande partie de la pollution de l'air.

Il est donc urgent de "penser la mobilité pour panser la fracture territoriale" comme l'écrit Karima Delli, députée européenne, dans Libération.

**Ainsi, par notre campagne et notre participation collective pour un changement des mobilités à Marseille, nous entendons faire vivre notre démocratie pour améliorer**

la qualité de vie pour toutes et tous.  
Teq CO2



Émission de GES à Marseille en 2019  
2023 – Marseille ville plus verte, synthèse du contrat ville climat

## Aspects économiques

Combien coûtera l'inaction des décideur·euse·s ? À l'heure où dette publique, inflation et réduction des dépenses publiques sont omniprésentes dans le discours des décideur·euses, il est important de rappeler que les conséquences de l'inaction climatique auront des répercussions économiques désastreuses.

<sup>1</sup> Enquête sur les mobilités des Marseillais·es 2023 (en cours) – Collectif MarsMob

Les assureurs estiment à 10 milliards d'euros la facture des catastrophes naturelles en 2022. Cette année aura sans nul doute été la pire depuis 1999 en France. Le pays a connu une multitude d'événements climatiques entre épisodes de grêle, tempêtes, inondations, sécheresse ou encore incendies. Reste que le pire est à venir pour la profession, qui considère le dérèglement climatique comme l'une de ses principales préoccupations pour les cinq prochaines années.

**10 milliards d'euros :  
le coût colossal des catastrophes  
naturelles en 2022 en France**  
2023 – La Tribune

Selon le rapport du Cerema de décembre 2021<sup>1</sup>, la pollution de l'air "coûte" entre 75,3 et 104,3 milliards d'euros par an en France si l'on additionne :

Les coûts sanitaires tangibles liés à la pollution de l'air, estimés à minima à 3 milliards d'euros par an sur la base des dépenses de santé remboursées par l'assurance maladie afin de prendre en charge les pathologies liées à la pollution de l'air, qu'il s'agisse des hospitalisations, des soins de villes ou du versement d'indemnités journalières et de pensions d'invalidité ;

Les coûts sanitaires dits intangibles, associés à la mortalité (valorisation de décès prématurés) et à la morbidité (pertes de bien-être, douleurs, etc.), qui s'établissent entre 68 et 97 milliards d'euros par an ;

Les coûts non sanitaires liés à dégradation de l'environnement au sens large (comme la baisse des rendements agricoles, la perte de biodiversité ou la dégradation des bâtiments) évalués à minima à 4,3 milliards par an.

La transition écologique coûte cher. Mais ce coût devrait être relativisé face aux conséquences du changement climatique, selon un sondage réalisé auprès d'économistes internationaux spécialistes du sujet.

Ainsi, deux tiers des 738 économistes interrogés par l'Institute for Policy Integrity de l'université de New York s'accordent à dire que les avantages d'une réduction nette des émissions d'ici à 2050 l'emporteraient sur les coûts. Les trois quarts (74%) affirment par ailleurs qu'une action "immédiate et dracoenienne" est nécessaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

**Climat :  
L'inaction coûte plus cher que des  
mesures fortes**  
2021 – Les Echos

Par cette campagne, nous attaquons une logique productiviste et voulons imaginer une autre façon de vivre dans notre ville donc d'autres façons de se déplacer. Cela s'accompagnera obligatoirement par la construction d'autres rapports entre les habitant-e-s en sans doute en dehors du système capitaliste.

Nous sommes face à un système qui ne parvient pas à sortir de la logique de rentabilité, de recherche de profits, au dépend de la préservation de la santé et de la vie. Et ce malgré les alertes d'économistes eux mêmes : Effectivement, remettre l'humain, et plus largement le vivant au dessus de toutes les priorités reviendrait à changer ce système.

## La vie avant l'économie

### Revendications politiques

Renforcer la formation des agent-e-s de la ville et de la Métropole que font-ils déjà ? et quels agents ? quelles priorités ?

Un des freins les plus importants au changement se trouve dans le manque d'information des personnes en charge d'appliquer des politiques de transformations radicales et rapides.

Nous réclamons que l'ensemble des agents des collectivités soient formé-e-s aux enjeux climatiques et à la mobilité par l'intermédiaire d'ateliers participatifs comme les fresques du climat et de la mobilité

<sup>1</sup> Le coût de l'inaction face au changement climatique et à la pollution de l'air 2021-2023 – Cerema

### \ Communiquer auprès de la population

Même si la population prend de plus en plus conscience des effets du dérèglement climatique et de la pollution de l'air, les changements nécessaires doivent être acceptés par la majorité des habitant-e-s.

### \ Accompagner les habitant-e-s dans la transformation des mobilités

Il est de la responsabilité des dirigeant-es des collectivités d'informer correctement l'ensemble de la population des risques encourus à court terme, mais surtout que les décisions soient prises collectivement, en associant la population dans des concertations publiques.

Cela permettra une adhésion plus grande et efficace pour les changements de mobilités.



### \ Rendre l'espace public aux piéton-nes

Même d'un point de vue purement économique, il est désormais démontré que l'inaction politique coûtera infiniment plus cher que d'investir massivement pour la transition écologique. Par exemple, en

développant les transports en commun et le vélo.

Changer les modes de transport, rendre l'espace public aux piéton-nes, permettra d'apaiser la vie dans la cité et facilitera la projection vers d'autres façons de vivre. Là est bien le centre de notre action. Remettre l'économie à sa juste place ; un outil permettant le fonctionnement de la société.

## Plan de mobilité

| **ex PDU ou plan de déplacement urbain**

Le Plan de mobilité (ex PDU) de la Métropole AMP a été adopté le 16 décembre 2021 malgré de nombreuses réserves émanant de personnes publiques associées, des associations et de la société civile.

Le plan prévoit s'articule autour de trois axes de développement :

- ▼ "Intégr[er] l'ensemble des modes de déplacement et des offres de services, en favorisant les modes alternatifs à la voiture solo".
- ▼ "Coordonn[er] urbanisme et déplacement, développement urbain et offre de transport, en tenant compte de la densité".
- ▼ "Organis[er] la lutte contre les pollutions et le changement climatique, en favorisant les modes propres, traditionnels et innovants, et la transition énergétique".

La Métropole reconnaît effectivement que "la mobilité actuelle repose essentiellement sur la voiture, avec plus d'un déplacement sur

deux en voiture occupée par une seule personne, ce qui occasionne une forte saturation des réseaux routiers. Elle génère des nuisances environnementales, contribue au réchauffement climatique et à l'encombrement de l'espace public par les voitures, deux-roues motorisés et poids lourds."

Le plan prévoit à l'horizon 2030 un passage de 51% à 46% de la part des voitures (-5 points par rapport à 2017) et moins de 50% des déplacements effectués, une relative stabilité de la marche aux environs de 33% (+1 point), une progression du vélo passant de 1 à 5% (+4 points) et une augmentation de la part modale des transports en commun de 9% à 15% (+6 points).

Le PDU est critiquable à plusieurs égards. Ce document a le mérite de poser des objectifs en matière de promotion des mobilités alternatives, mais l'on ne peut que constater que sa mise en place tarde, voire redouter qu'elle ne soit tout simplement pas organisée, tant les décalages entre ces exigences et la réalité sont frappants.

## Détail des usages

**Les différents usages peuvent se découper en trois cercles représentant des périmètres :**

### ▼ Premier périmètre

Il concerne les piéton-ne-s qui se déplacent dans un rayon de 1 km environ.

### ▼ Second périmètre

Il concerne les mobilités inter-quartiers et nécessite des déplacements à l'aide de vélos ou de transports en commun.

### ▼ Troisième périmètre

Il concerne les déplacements beaucoup plus étendus qui se définissent plutôt par les mobilités entre les communes de la Métropole ou au-delà.

**Le premier périmètre de déplacement est un des leviers majeurs pour la transformation des villes et Marseille pourrait s'en inspirer.**

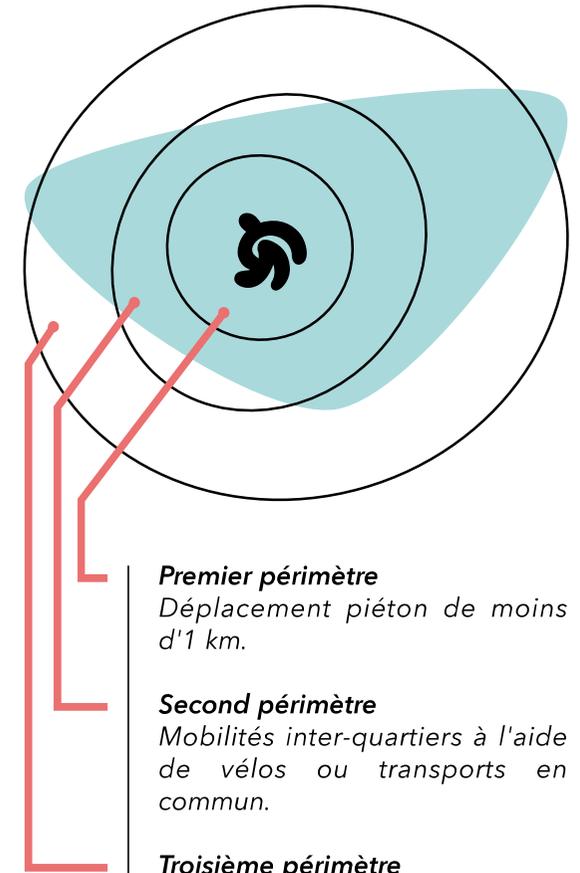
Nous devrions pouvoir avoir accès à tous les besoins essentiels dans un rayon de 15 minutes à pied ou pour les personnes à mobilité réduite. Cela réduit nécessairement les besoins en déplacement carboné.

Carlos Moreno, urbaniste franco-colombien, a théorisé cette idée en proposant une nouvelle forme d'aménagement urbain : "la ville du quart d'heure". L'objectif est de favoriser "l'hyper-proximité pour améliorer la qualité de vie" en ville et ainsi retrouver ou renforcer le sentiment d'attachement à son quartier et le bien-être en ville. Ces espaces doivent permettre de subvenir aux six besoins essentiels que sont "se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir (sports, loisirs)"<sup>1</sup>.

Plusieurs grandes villes se sont appropriées ce concept et réalisent des aménagements urbains pour en finir avec l'éclatement spatial qui consiste à aller toujours plus loin et plus vite. C'est le cas de Paris, Londres, Copenhague ou toutes les villes du réseau C40 qui ont intégré ce concept dans leur principes d'actions pour des villes saines et équitables<sup>2</sup>.

L'organisation de marseille avec ses nombreux noyaux villageois et ses quartiers en centre ville est tout à fait appropriée à ce concept, et l'on retrouve des magasins alimentaires, cafés, écoles, collèges, crèches, équipements sportifs, lieux culturels, et services publics dans un rayon d'1 km.

Les autres déplacements, inter-quartiers et interurbains, nécessitent des aménagements afin que la voiture individuelle ne soit plus le mode de transport privilégié.



### Premier périmètre

Déplacement piéton de moins d'1 km.

### Second périmètre

Mobilités inter-quartiers à l'aide de vélos ou transports en commun.

### Troisième périmètre

Mobilités entre les communes de la Métropole et au-delà.

<sup>1</sup> Droit de cité : de la ville-monde à la ville du quart d'heure  
2020 – Carlos Moreno,  
Édition de l'Observatoire

<sup>1</sup> Interview with Prof  
Carlos Moreno,  
sustainable design and  
urban planning expert  
2023 – C40 Cities

## Les transports en commun

C'est peu de dire que les transports en commun à Marseille accusent un grand retard, avec un réseau de métro et de tramway bien moins important que ceux des autres grandes villes françaises. En effet, Marseille dispose de trop peu de rails urbains.

Une concertation a été organisée en 2022 par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur la base d'une première réflexion de réorganisation du réseau visant à répondre, à l'horizon 2025, aux principales déficiences actuelles :

- ❖ Des quartiers entiers ne sont pas desservis après 21h.
- ❖ Les fréquences de passage sont inadaptées, notamment les week-ends ou les vacances scolaires.
- ❖ Il n'existe quasiment pas de lignes transversales (inter-quartiers).
- ❖ Les connexions sont insuffisantes avec le réseau ferroviaire.

Mais, annoncée au départ comme devant s'opérer "à coûts constants", on peut douter de l'ampleur réelle du changement de comportement que cette réorganisation permettra d'induire. D'autant qu'elle n'aborde pas le sujet de la tarification, particulièrement inadaptée aux publics les plus fragiles et aux familles.

Il paraît évident que les collectivités locales, Métropole et Ville de Marseille, doivent agir (avec aussi la Préfecture) en bonne coordination et cohésion pour être à la hauteur des enjeux et proposer des solutions aux usagers.

Suite à l'annonce du Président de la République de fin 2021, le Groupement d'Intérêt Public Aix-Marseille-Provence Mobilités (GIP) a été officiellement constitué le 10 février 2022. Il est composé à 55% de l'État et à 45% de la Métropole, de la Région, des maires et autres acteurs concernés. Ses objectifs sont :

- ❖ Garantir l'efficacité opérationnelle du plan de soutien, c'est-à-dire une affectation efficiente des financements de l'État.
- ❖ Fournir le cadre d'un travail partenarial et constituer, plus largement, un lieu d'échange et de concertation avec les acteurs de la mobilité métropolitaine.
- ❖ Proposer le versement des subventions et avances remboursables de l'État.
- ❖ Tenir à jour la programmation des projets prioritaires.

Le GIP est soutenu par l'État à hauteur d'un milliard d'euros (moitié subvention, moitié avance remboursable), sous condition du désenclavement des quartiers Nord.

Le GIP reprend les hypothèses du Plan de mobilité (cf. p.14).

On dénombre 15 projets prioritaires dans ce Plan "Marseille en Grand". Onze d'entre eux portent sur des Transports en Commun en Site Propre (TCSP), et quatre portent sur des Pôles d'Échanges Multimodaux. Voici la liste des projets concernant Marseille :

- ❖ Modernisation des rames de métro d'ici 2024.
- ❖ Prolongement de la ligne T3 au sud, de la place Castellane (6e) à La Gaye (9e) pour 2025 et au nord, de Arenc (2e) à Gèze (15e) pour 2025.
- ❖ Prolongement de la ligne T3 au sud, de La Gaye (9e) jusqu'à la Rouvière (9e) et au nord, de Gèze (15e) jusqu'à La Castellane (15e) pour 2029.
- ❖ Tramway de la Belle de mai pour 2030 en accompagnement du projet de gare souterraine sous Saint Charles
- ❖ Prolongement de la ligne T2 à l'ouest, de la place de Rome (6e) vers la place du Quatre-Septembre pour 2026.
- ❖ Nouvelle ligne BHNS<sup>1</sup> B4 entre la Fourragère (12e) et Gèze (15e) pour 2024.
- ❖ Création du Pôle d'échanges Saint-André, en lien avec la phase 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)<sup>2</sup> et le prolongement de la ligne de tramway, en 2028.
- ❖ Création du Pôle d'échanges multi-modal Frais Vallon, en 2026.
- ❖ Création du Pôle d'échanges Saint-Antoine en septembre 2023 (déjà réalisé).

<sup>1</sup> BHNS =

Bus à haut niveau de service

<sup>2</sup> Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

SNCF  
Lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Le prolongement (à l'horizon 2027) de la ligne 2 du tramway jusqu'à la place du 4 septembre est présenté comme aidé à hauteur de 11%, tandis que le prolongement (à l'horizon 2030) de la ligne 3 du tramway vers les quartiers Nord l'est à hauteur de 50 %<sup>1</sup>.

Les freins les plus importants à une utilisation plus massive des transports publics risquent de rester l'insuffisante fréquence de passage et la mauvaise répartition des lignes de bus vers les quartiers plus excentrés.

Seules deux lignes de métro permettent de se déplacer rapidement à l'échelle de la ville, ce qui reste très insuffisant vu sa taille. Une utilisation plus intelligente (et fiable) du réseau ferré comblerait en partie cette importante lacune à l'échelle de la ville et de la Métropole, créant ainsi un "choc d'offre". L'étude (en cours) de l'"*étoile ferroviaire métropolitaine*" fera-t-elle émerger un tel réseau de RER (ou SERM, service expresse métropolitain) ? Rien n'est moins sûr, sauf peut-être à un horizon de 20 ans, alors même que d'importantes possibilités existent avec le réseau ferré actuel.

**L'objectif : proposer un transport en commun à moins de 10 minutes à pied, pour toutes et tous, de 6h à 1h, à une fréquence adaptée.**

## Nos revendications

- ▼ Agir sur les offres :
  - Multiplier les itinéraires de bus en site propre.
  - Créer plus de lignes grand bus (B) sur les trajets d'affluence
  - Plus de transports le soir, le weekend et pendant les vacances.
  - Améliorer la fréquence et l'amplitude horaire des bus et métro (métro et tram jusqu'à 4h le week end, bus jusqu'à 1h au moins dans les zones où il s'arrête à 21h30)
  - Passer à un modèle basé sur la fréquence et non sur l'horaire sur les grands axes
  - Développer le réseau de bus dans les quartiers excentrés (nord / est / sud) et les lignes transversales entre quartiers en évitant le centre-ville
- ▼ Engager une réflexion sur la gratuité/prise en charge des transports, en associant les citoyen.ne.s, en commençant par les publics en difficulté
- ▼ Rendre obligatoire l'accès des PMR à l'ensemble du réseau de transport en commun dont le métro
- ▼ Arrêt à la demande dans les zones moins denses avec des minibus

## Usage des personnes extérieures à Marseille

Marseille ne vit pas qu'avec les marseillais-es. de nombreux·ses citoyen·ne·s des environs se rendent chaque jour de la semaine et le weekend à Marseille pour travailler, profiter des espaces culturels, naturels, et sportifs ou encore pour leurs courses. Ces personnes sont souvent contraintes de recourir à leur véhicule personnel tant les solutions en transport collectif sont peu nombreuses et sous-dimensionnées voire inexistantes.

L'intermodalité est à penser pour que ces voyageur-euses puissent déposer leur véhicule dans un des pôles d'échange et poursuivent leur trajet en transport collectif. L'offre de RER partant des gares en périphérie de Marseille, comme celles de l'Estaque ou la Barasse, ainsi que les fréquences de métro, tramway, BHNS et bus doit être adaptée pour prendre en compte ces flux, en début et fin de journée.

## Nos revendications

- ▼ Renforcer les réseaux TER et Car pour faciliter le report modal de la voiture au transport en commun pour relier les villes alentours.
- ▼ Tarification plus adaptée pour les 10 premiers kilomètres sur les réseaux TER et Car hors abonnements.
- ▼ Cohésion et facilité de connexions multi-modales.

<sup>1</sup> Les grands projets métropolitains  
La Métropole Aix-Marseille Provence

♥ Renforcer l'usage des parkings relais à l'entrée des villes avec des navettes gratuites pour relier au réseau de transport en commun.

♥ Dédier l'usage des parcs-relais à tous les usagers porteurs d'un titre de transport valide (contrôle en sortie).

♥ Développer les aménagements urbains prionisés piéton-ne-s > vélos & transports en communs.

♥ Revoir le calcul des places disponibles dans les parkings relais qui sont généralement fausses.

De nombreuses pistes sont développées dans le rapport 2020 de l'Agence européenne pour l'environnement sur la qualité de l'air en Europe prévoit dans les mesures à prendre pour améliorer la qualité de l'air<sup>1</sup>.

Mardi 26 septembre 2023, les marseillaises et les marseillais ont été surpris d'apprendre par voie de presse<sup>2</sup> que les deux lignes de métro allaient être fermées à 21h30 du lundi au jeudi sauf exceptions, et ce pendant deux années à partir de novembre 2023.

Il est inadmissible que la Métropole, autorité régulatrice de la RTM, ait non seulement pris cette décision de façon unilatérale, mais également qu'elle n'ait pas directement, ou via le transporteur, pris le soin d'informer les citoyennes et les citoyens de ce changement majeur.

La Métropole se targue pourtant d'accélérer les alternatives aux mobilités carbonées.

## Le vélo

Le Parlement européen a récemment adopté un texte en date du 16 février 2023 sur le développement du vélo ayant pour objectif de doubler le nombre de kilomètres parcourus en Europe d'ici 2030<sup>3</sup>. Il proclame 2024 comme "année européenne du déplacement à vélo". Le texte encourage les États membres et les collectivités locales "à accroître considérablement les investissements dans la construction d'infrastructures cyclables séparées" et à "intégrer des systèmes abordables de partage de vélos et de vélos électriques dans les réseaux de leurs plans de mobilité". Il vise également à valoriser le vélo en tant que solution idéale pour le déplacement urbain.

À Marseille, la Métropole adopte fin 2019 son "Plan vélo" qui aura pour objectif de donner une nouvelle place au vélo dans la Métropole Aix-Marseille-Provence d'ici 2024 (1ère étape) et 2030 (2ème étape) au moyen d'aménagements sécurisés et

confortables pour les cyclistes. Ce projet apparaît bienvenu sachant que le nombre de déplacements à vélo a été multiplié par 3 en 10 ans (entre 2009 et 2019) à Marseille<sup>3</sup>. Le "Plan vélo" est doté d'une enveloppe de 60 millions d'euros à sa réalisation, et abondé par une enveloppe de 40 millions du Département des Bouches-du-Rhône.

## La pratique cyclable en hausse

Selon une étude menée par l'Agence D'urbanisme Pays d'Aix-Durance<sup>4</sup>, la pratique cyclable dans la Métropole Aix-Provence-Marseille évolue et est en hausse chaque année. Le nombre de déplacements à vélo par jour dans la Métropole a doublé entre 2009 et 2019. Le vélo est utilisé comme réel mode de déplacement, avec deux déplacements sur trois réalisés pour des raisons utilitaires (travail, scolaire, courses, démarches administratives etc.). Entre 2019 et 2020, 34% pratiquent le vélo pour le loisir, 28% pour le travail, 15% pour les achats et 14% pour le scolaire. La pratique du vélo est un mode de déplacement important pour les métropolitain-nes pour se rendre au travail notamment.

L'Agence note d'ailleurs une hausse significative à Marseille. La pratique cyclable s'est multipliée par trois en dix ans malgré les faibles aménagements et le manque de sécurité. Sur la Canebière, l'Agence retient 1950 cyclistes par jour. Sur la Corniche 1650.

<sup>1</sup> Air quality in Europe 2022

2022 – European Environment Agency

<sup>2</sup> Surprise ! Dès octobre, le métro marseillais fermera à 21h30 en semaine pour au moins un an

2023 – Marsactu

<sup>3</sup> Développer une stratégie européenne pour le vélo

2023 – Résolution du Parlement européen du 16 février 2023

<sup>4</sup> La pratique du vélo dans la Métropole - Analyse de l'enquête mobilité Certifiée Cerema (EMC2) 2019-2020

2022 – AUPA

<sup>1</sup> **La pratique du vélo dans la Métropole : Analyse de l'enquête mobilité Certifiée Cerema (EMC2) 2019-2020**  
2022 – AUPA

<sup>2</sup> **Plan vélo 2024 : la Métropole reconnaît "un retard" mais juge l'existant "confortable"**  
2023 – Gomet'

<sup>3</sup> **Baromètre des villes cyclables - Palmarès 2021**  
2021 – Fédération des usagers de la bicyclettes

<sup>4</sup> **Décision du Tribunal Administratif de Marseille du 15 septembre 2022**  
2022 – Tribunal Administratif de Marseille  
**Décision de la Cours d'Appel de Marseille du 26 mai 2023**  
2023 – Cours d'Appel de Marseille, 7ème chambre

<sup>5</sup> **Développer une stratégie européenne pour le vélo**  
2023 – Résolution du Parlement européen du 16 février 2023

La pratique du vélo n'est pas le seul élément en hausse, mais également les distances parcourues à vélo. En 10 ans, les déplacements supérieurs à 5 km par jour ont triplé. Près de la moitié des cyclistes parcourent une distance de 1 à 3 km et 16% parcourent la distance de 3 à 5 km par jour.

Ces chiffres sont de bon augure sachant que la voiture est énormément utilisée même pour des trajets de moins de 5 km<sup>1</sup>.

La Métropole affirme vouloir réduire d'ici 2030 à 46% la part des déplacements réalisés en voiture individuelle. Elle prévoit pour le vélo une part de 5% à l'horizon 2024 et de 7% à l'horizon 2030.

Elle reconnaît pourtant déjà un retard dans la mise en œuvre du "Plan vélo" et ose affirmer que la situation est à ce jour "confortable"<sup>2</sup>. **Au vu des aménagements actuels et des obstacles empêchant l'utilisation des pistes ou voies cyclables, l'affirmation de la Métropole choque.** Le retard lui même n'est pas une surprise, car déjà en décembre 2021 le Collectif Vélos en Ville a estimé que "la Métropole n'atteindra pas ses objectifs en 2024" malgré la forte demande des Métropolitain-nes en termes d'infrastructures cyclables.

Le baromètre des villes cyclables, réalisée par la FUB (Fédération des usagers de la bicyclettes) en 2021, attribue à Marseille la note G qui correspond à un climat vélo très défavorable pour les usager-e-s<sup>3</sup>.

Le Collectif Vélo en ville a par ailleurs à plusieurs reprises attaqué la Métropole en justice au regard de la non-application de l'article 228-2 du Code de l'environnement,

qui oblige les collectivités à créer des aménagements cyclables dans le cas de "rénovations urbaines". Le dernier recours en date de septembre 2022 porte sur le refus d'aménagements cyclables sur la Place Castellane et le boulevard du Prado<sup>4</sup>.

Enfin il est intéressant de constater qu'à Marseille la pratique du vélo est fortement genrée et 71% des déplacements à vélo sont réalisés par des hommes<sup>1</sup>. Ce chiffre est révélateur de la situation actuelle en matière de sécurité des déplacements à vélo : Il n'est pas possible actuellement d'emprunter des infrastructures cyclables suffisamment sûres ou continues sur l'intégralité d'un itinéraire sur la ville de Marseille.

Plus il y a de vélos ...

Plus il y a d'aménagements cyclables ...

Plus le vélo devient sécurisant et efficace ...

Plus il y a de vélo !

Il convient de rappeler que l'augmentation de la part modale du vélo ne peut se réaliser en l'absence d'infrastructures cyclables adéquates, sécurisées et conçues pour soutenir l'augmentation à venir du trafic à vélo.

La progression de la pratique cyclable en l'état n'est le fait que des volontés individuelles de citoyen-nes soucieux-ses de recourir à un mode de transport plus sain et plus écologique. En revanche, les collectivités locales se doivent d'anticiper et de favoriser le report modal vers le vélo et ne pas se contenter de créer des infrastructures trop étroites ou sinueuses qui seront vite dépassées par l'augmentation de leurs fréquentations et de la diversité des usages cyclables (vélotaf, loisir, professionnel...) et des moyens utilisés (vélo mécaniques, VAE, vélo cargos, et trottinettes etc.).

## Cyclistes : Usagers vulnérables

Il est nécessaire de créer des aménagements sécurisants afin d'encourager et de rendre la pratique du vélo plus accessible. Malgré l'augmentation du nombre de cyclistes, deux habitant-e-s sur dix seulement pratiquent le vélo et en majorité des hommes (à 71%). Le texte européen souligne d'ailleurs la "demande qu'une attention particulière soit accordée à la promotion du vélo auprès des femmes et des personnes âgées, notamment en améliorant la sécurité"<sup>5</sup>. La disparité de genre à pratiquer le vélo à Marseille

démontre en l'occurrence une sécurité insuffisante.

Les pistes cyclables devraient permettre de séparer les différents usagers afin de rendre la circulation sur l'espace public plus sécurisée. Les bandes cyclables ou pictogrammes de cycliste peints sur la route ne sont une réelle solution pour aucun des usagers. Ces bandes ne sont souvent pas respectées par les conducteurs et très rapidement effacées, notamment du fait de la saleté générée par le trafic routier. Les incivilités en matière de stationnement sauvages sont courantes. L'absence de verbalisations systématique ne permet pas de lutter efficacement pour le respect des voies dédiées au vélo.



Les aménagements récemment conçus, sur trottoirs ne permettent pas la cohabitation harmonieuse entre piéton-ne-s et cyclistes : L'espace partagé sur le trottoir est difficile dès lors que deux usagers ont des vitesses considérablement différentes, circulation dangereuse pour les piéton-ne-s et inefficace pour les cyclistes. De plus, les scooters et les nouveaux scooters-trottinettes électriques empruntent régulièrement ces pistes cyclables bien que dangereux et interdit par la loi. Leur vitesse se trouve entre 25 km/h et 50 km/h.

Le Céréma a ainsi pu émettre des préconisations techniques claires et précises en matière d'aménagement de pistes cyclables (largeur, séparation des autres usages (piéton-ne-s, voitures). Les pistes cyclables les plus efficaces et les plus sécurisées sont les pistes qui séparent les piéton-ne-s, les cyclistes et les conducteurs de véhicules à moteur, comme celle qui existe sur la Corniche. Il existe des exemples d'aménagements sécurisés et efficaces dans d'autres villes comme Grenoble et Paris.

Des contrôles plus stricts sont indispensables à mettre en place et le laxisme couramment rencontré sur la verbalisation des incivilités et non respect des règles de stationnement n'est plus tenable seraient à envisager.

Enfin un frein majeur à l'utilisation du vélo, particulièrement en centre ville est le trop faible offre en matière de stationnements sécurisés ou non. Les emplacements aménagés pour le stationnement des vélos sont en hausse (notamment aux intersections en conformité avec la loi LOM mais sont



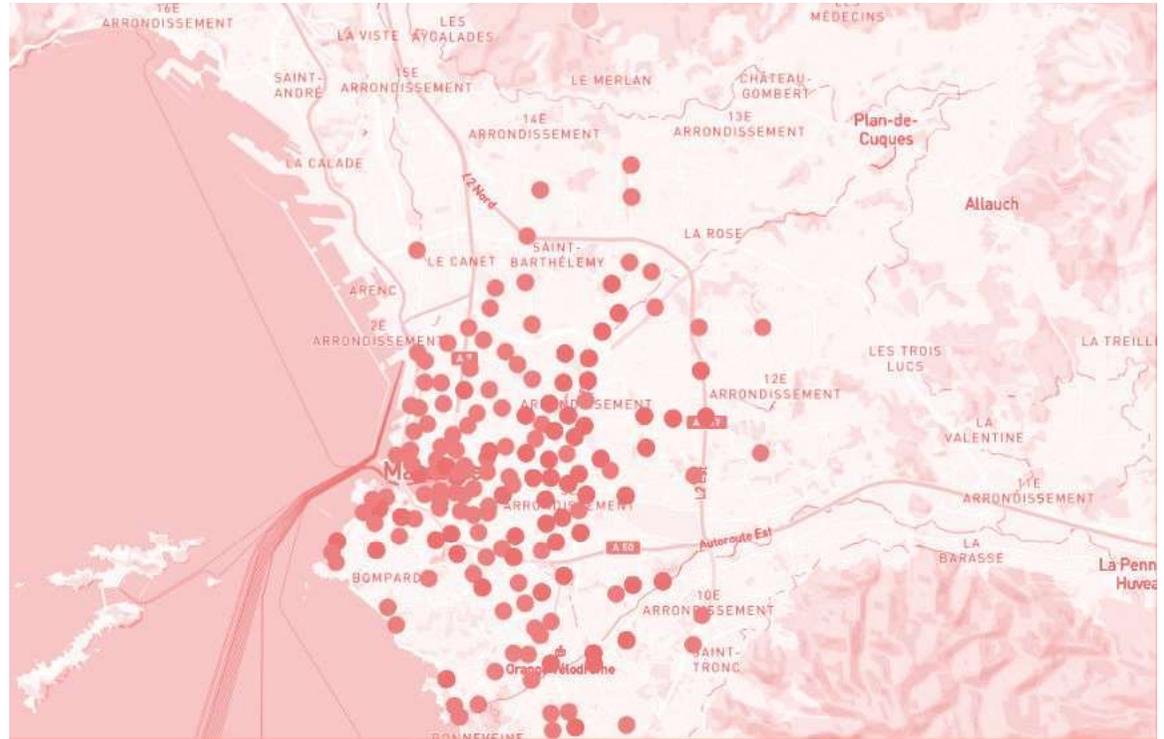
parfois mal conçus (structures pour attacher les vélos trop serrées ne permettant pas de garer 2 vélos simultanément de part et d'autre d'une même structure), les structures utilisés sont parfois peu sécurisées (simple-ment vissées à la voirie par deux bandes en métal facilement détachables) ou placées dans des endroits peu passants et propices aux vols. La détention d'un vélo en ville est également rendue compliquée en raison des vols récurrents des vélos stationnés en ville. Les immeubles anciens en centre ville ne disposent pas généralement pas de locaux intérieurs sécurisés. De nombreuses villes ont récemment créé sur des abris sécurisés destinés aux habitant-e-s détenteur-rices d'un vélo et notamment d'un vélo électrique. Les abris métropolitains, aux abords des gares sont trop peu nombreux,

difficiles d'accès pour la majorité des usagers car conditionnés à la détention d'un titre de transport RTM ou SNCF<sup>1</sup>. La Métropole prévoit 3600 places de stationnement vélo au niveau des pôles d'échanges et des zones d'activités mais ne détaille pas plus cette action<sup>2</sup>. Où seront installées ces places ? Sous quelle forme ?

## Les défauts des aménagements cyclables à Marseille

La plupart des aménagements à Marseille sont incomplets, mal conçus ou inexistants et de ce fait dangereux. Les exemples sont nombreux :

- Des bandes cyclables dont la peinture est usée/effacée.
  - Des poubelles de la Métropole posées sur les pistes
  - Des véhicules stationnés/arrêtés sur les pistes.
  - Absence de signalisation pour véhicule des bandes en sens interdit sauf vélo (double sens).
  - Des terrasses sur les pistes/trottoirs.
  - Des trottinettes électriques de compagnies privées sur les pistes.
  - Des poteaux au milieu des pistes cyclables des pistes sur des trottoirs ne permettant pas le passage d'un-e piéton-ne.
  - Pistes discontinues.
- etc.



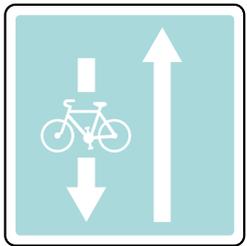
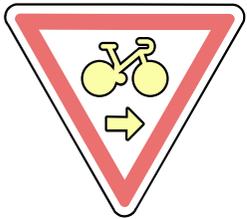
**Plan des stations de vélo en libre service**  
Levélo – La Métropole Mobilité



Enfin, l'action 8 du Plan vélo concerne l'offre de vélos en libre-service. "À Marseille, il y a une station tous les 300 mètres environ, donc forcément à proximité". Cette affirmation mensongère est disponible sur le site de la Métropole d'Aix Marseille et oublie certains quartiers en dehors du centre ville où aucune station de vélo en libre service n'existe<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> **Service abrivélo**  
RTM - abrivélo

<sup>2</sup> **Plan vélo**  
2019-2024 –  
La Métropole Aix-  
Marseille-Provence



De plus, le choix du tout électrique s'est imposé sans consultation, avec une hausse du prix de l'abonnement questionnable. Il est ainsi passé de 5€ par an à 6€ par mois soit une multiplication de ce prix par 12. D'autres alternatives comme laisser le choix aux usagers entre électrique ou mécanique aurait pu être envisagées. Enfin, il apparaît clairement que le système mis en place est défaillant (nombre de stations sans vélo disponible, obligation d'emprunter le dernier vélo utilisé et donc le moins chargé, nombreux vélos indisponibles ou défectueux). Se pose la question de savoir s'il y a une absence de volonté des politiques publiques. Des vélos électriques ont été mis en place par la Métropole, donc les aménagements deviennent indispensables désormais. Tous les utilisateurs et toutes les utilisatrices auront besoin d'aménagements corrects et sécurisés.

**Encore une fois, la Métropole estime les aménagements toutefois "confortables". Nous contestons cette affirmation.**

## Nos revendications

- ▼ Créer des pistes cyclables sécurisées sur la voirie partout où il n'y en a pas.
- ▼ Transférer les espaces partagés sur la voirie.
- ▼ Assurer la continuité du cheminement vélo sur tout le territoire (intramuros et échanges au sein de la Métropole).
- ▼ Favoriser une signalisation favorisant la circulation à vélo (panneau M12, cédez le passage, cyclistes en contre-sens, mise en place de vélo-rue, etc.).



- ▼ Multiplier les stationnements sécurisés (box fermés notamment sur des places de stationnement existantes) et les arceaux pour vélo notamment autour des pôles d'échanges modaux.
- ▼ Financer des ateliers de réparation de vélo dans toute la ville, notamment en utilisant les anciens kiosques.
- ▼ Réfection et entretien de la voirie.
- ▼ Faire respecter la réglementation.
- ▼ Sensibiliser et former les enfants et les adultes au savoir rouler à vélo (au sein des écoles et établissements) : apprentissages du vélo et du code de la route (Plan Vélo du gouvernement 2018, "savoir rouler à l'école").
- ▼ Rendre obligatoire l'installation de locaux à vélos sécurisés dans tous les établissements scolaires et les entreprises.
- ▼ Revoir l'offre des vélos en libre-service de la Métropole : élargir l'offre aux quartiers excentrés, remettre une partie des vélos en libre service mécanique, améliorer le système existant pour assurer la disponibilité et la fluidité des usages, améliorer la tarification.
- ▼ Développer les filières de livraison et déménagement à vélo dans la ville.

**Donner plus d'espace au vélo va de pair avec la libération de l'espace public pour les piéton-ne-s et la réduction de la place pour le stationnement et la circulation des véhicules individuels.**

## L'usage des piéton·ne·s

Les piéton·ne·s et les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) ne sont quasiment jamais considérés comme pouvant utiliser les espaces publics comme moyen de transport. Preuve en est de la qualité des trottoirs, des déchets divers qui jonchent le sol, des stationnements gênants des scooters et des véhicules. Il s'agit pourtant du moyen de déplacement le plus écologique et le plus bénéfique pour la santé.

Selon l'Observatoire de la sécurité routière,

- ▼ 416 piéton·ne·s sont morts en France en 2021 soit plus d'1 par jour.
- ▼ À Marseille 300 personnes sont accidentées sur la route par an, soit 1 personne par jour

**Observatoire national interministériel de la sécurité routière**

En référence au triptyque avancé dans les rapports du GIEC et qui peut servir de boussole en matière de décision environnementale, il faudrait :  
"Éviter - Changer - Améliorer".

**Sobriété et justice climatique au cœur des solutions pour s'adapter face au dérèglement climatique**  
2023 – 6ème rapport du GIEC

## Éviter

La marche à pied est le seul moyen de déplacement qui ne produit aucune pollution. Éviter, dans la mesure du possible, d'avoir recours à d'autres modes de transports est une action très impactante pour une ville moins polluée.

## Changer

Changer, c'est sortir du réflexe de prendre un véhicule personnel si c'est possible autrement. Et donc pour tous les trajets courts de le faire à pied sans assistance aucune.

C'est un acte volontaire qui va à contre courant du consumérisme ambiant.

Il n'y a cependant pas que les individu·e·s qui devraient changer.

## Améliorer

Améliorer, la clé pour faciliter les deux premières actions citées.

Et il est donc nécessaire, pour permettre d'éviter d'utiliser un moyen de transport et de se décider de changer de comportement, que les espaces publics soient organisés pour le confort et la sécurité envers les piéton·ne·s.

ÉVITER et CHANGER sont en partie des décisions personnelles

Mais AMÉLIORER est de la responsabilité des politiques et des aménageurs.

Alors, dans le cadre de trajets de moins de 15mn à pied le facteur qui va nous aider à nous décider de le faire simplement comme piéton·ne, c'est la qualité du chemin à emprunter.

Nous attendons donc, pour Marseille, que aménageurs ou politiques favorisent en premier ce type de déplacements.

Les facteurs clés sont la sécurité, la praticité et le confort.

Et si en plus on y ajoute le plaisir par l'engagement de moyens de qualité et de véritables attentions envers les piéton·ne·s, alors les déplacements à pied deviendront une évidence.



## Nos revendications

▼ Prendre en charge la problématique du stationnement : Lutter contre le stationnement gênant sur trottoir (voitures, 2 roues, trottinettes) avec mise en fourrière systématique.

▼ Redonner la totalité des trottoirs aux piéton-ne-s sans obstacles.

▼ Prioriser le cheminement des piéton-ne-s et PMR à celui des voitures, des transports en commun et des vélos.

▼ Transférer les pistes cyclables des trottoirs sur la voirie.

▼ Respecter la largeur légale de 1,40 m pour les trottoirs sans aucun obstacle.

▼ Élargir les trottoirs hors centre-ville.

▼ Rendre facile et systématique l'accès au bus depuis les trottoirs pour les poussettes et les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

▼ Entretien des trottoirs (propreté et état de dégradation).

▼ Déplacer les panneaux de signalisation qui se trouvent au milieu du trottoir et empêchent le cheminement piéton et parfois le passage des personnes à mobilité réduites.

▼ Étendre les zones piétonnes.

Fermer les rues devant les écoles de façon pérenne progressivement (rue aux écoles, rues aux enfants) et les végétaliser.

▼ Multiplier les zones piétonnes (interdiction de la circulation motorisée et obstacles à l'intrusion).

▼ Piétonniser tout l'hypercentre, hormis transport en commun, vélo et secours (Joliette, Porte d'Aix, Gare St Charles, Longchamp, Cinq Avenues, Timone, Castellane, Préfecture, Cours Pierre Puget,

Place du 4 septembre, plage des catalans)  
Créer un réseau piéton via des zones de continuité piétonnes sur les axes structurants de la ville.

▼ Inverser la priorisation des usages.

▼ Étendre l'installation de boîtiers de commande pour les demandes de passages aux feux.

▼ Rendre immédiat le passage au feu orange quand un-e piéton-ne appuie sur la boîte de demande aux feux.

▼ Développer les flots de vie.

▼ Recréer des services publics, lieux de cultures et commerces dans tous les quartiers afin de les rendre accessibles à tout-e piéton-ne et PMR en moins de 15 minutes.

▼ Dés-imperméabiliser, végétaliser, changer les revêtements pour réduire la chaleur et ramener la biodiversité en ville.

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2%. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

### Article 1-3

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

## L'usage de la voiture et autres véhicules motorisés

Par deux fois, en 2021 et 2022, la France a été condamnée par le Conseil d'État pour son action insuffisante contre la pollution de l'air. Par deux fois, l'État a préféré payer plutôt que d'en traiter les causes : à Marseille comme à Paris et à Lyon, les seuils européens sont loin d'être respectés bien qu'ils soient 4 fois moins ambitieux que ceux de l'Organisation Mondiale de la Santé. Il y a pourtant urgence à agir ! En France, elle aurait été responsable de 40 000 décès par an sur la période 2016-2019 selon Santé Publique France<sup>1</sup>.

Notre enquête<sup>2</sup> a révélé que la voiture est seulement le 4ème mode de déplacement choisi par les habitant-e-s (après les transports en commun, la marche et le vélo). Pourtant, la voiture individuelle occupe encore en ville une place prépondérante, régit tous les autres déplacements, et dégrade notablement la qualité de l'air. À Marseille, la pollution de l'air serait la cause

d'environ 2 000 décès prématurés par an. Pour rappel, elle est aussi un facteur de risque pour de nombreux cancers, pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires. Cela génère bien sûr des coûts cachés importants pour le contribuable marseillais (santé, hygiène et propreté de la ville,...).

Il est urgent de réduire l'utilisation des voitures individuelles et véhicules à moteur, ce qui passe par un aménagement efficace du territoire et des mesures concrètes afin de faire évoluer les usages.

La loi sur les mobilités (loi "Lom"), de décembre 2019 dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air a rendu obligatoire l'instauration de ZFE dans 11 agglomérations dont Marseille<sup>3</sup>. Ce dispositif a été élargi par la loi Climat et Résilience (2021) un an et demi plus tard à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants concernant à terme (en 2025) 45 Métropoles et agglomérations, soit 44% de la population française. Déjà 325 de ces zones - où les véhicules sont contrôlés sur la base de leur émission de GES et année de production (système CRIT'AIR) - ont été mises en place en Europe. C'est par ailleurs, la seule mesure contraignante sur le territoire concernant les véhicules motorisés.

## Zone à faibles émissions Mobilité

Marseille a inauguré sa zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) le 1er septembre 2022 à l'issue d'une consultation publique de 1 mois et 17 jours. Cette consultation publique ne s'est accompagnée d'aucune réunion publique pour informer les usagers, recueillir leurs besoins, leurs inquiétudes et leurs propositions comme cela a pu être observé dans d'autres agglomérations. À titre d'exemple, la concertation publique pour une ZFE pour les véhicules particuliers à Grenoble a débuté en octobre 2022 pour une mise en place en juillet 2023 et a pris plusieurs formes : contributions en ligne, rencontres et ateliers avec les habitant-e-s pour réfléchir aux modalités concrètes de mise en œuvre de la ZFE<sup>4</sup>.

La ZFE-m englobe une zone géographique de 19,5 km<sup>2</sup> délimitée au sud par le Prado, à l'est par la rocade du Jarret, au nord par Saint-Just et Gèze, soit 314 000 habitant-e-s. Les voies qui marquent la limite ne sont pas comprises dans la zone, ni les tunnels sous le centre et leurs accès. À l'heure actuelle, les véhicules CRIT'AIR 5 et non-classés sont interdits de circulation, les véhicules CRIT'AIR 4 le seront à partir de septembre 2023, puis les CRIT'AIR 3 en 2024. A partir de cette date seuls pourront circuler dans le périmètre les véhicules avec des vignettes CRIT'AIR 0, 1 et 2. Tous les

<sup>1</sup> **Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français**  
2021 – Santé Publique France

<sup>2</sup> **Enquête sur les mobilités des Marseillais-es**  
2023 – Collectif MarsMob

<sup>3</sup> **Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : 11 métropoles concernées en 2023**  
2023 – Service-Public.fr

<sup>4</sup> **Concertation volontaire ZFE**  
2022 – Grenoble Alpes Métropole

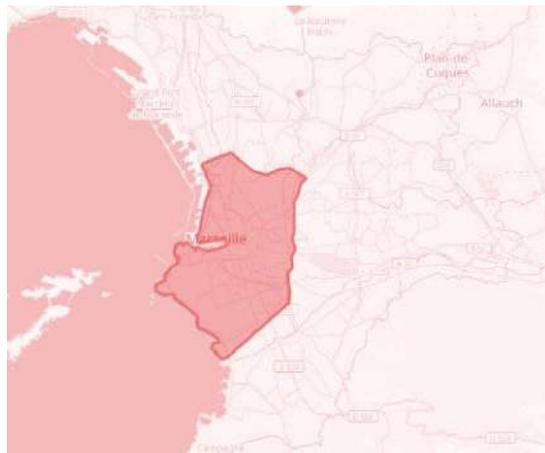
véhicules, professionnels et particuliers, deux roues, camions, sont concernés (sauf exceptions habituelles : véhicules de secours, sécurité, handicapés, etc.) ainsi que tous les utilisateurs, habitant ou non dans le périmètre. L'interdiction est applicable 7j/7, 24h/24 sans possibilité de dérogation la nuit ou les weekends comme c'est le cas à Paris, par exemple.

<sup>1</sup> **Marseille : le centre-ville élargi interdit aux véhicules de Crit'Air 4 et 5 en raison d'une forte pollution aux particules fines**  
2023 – La Provence

<sup>2</sup> **Quelle qualité de l'air pour les riverains des ports de Nice et Marseille**  
2018 – L'observatoire de la qualité de l'air en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur (AtmoSud)

<sup>3</sup> **Automobile : les SUV poursuivent leur irrésistible marche en avant**  
2021 – Les Echos

<sup>4</sup> **As their sales continue to rise, SUVs' global CO2 emissions are nearing 1 billion tonnes**  
2023 – L'Agence internationale de l'énergie (IEA)



**Périmètre de la ZFE-m à Marseille**  
*Les services de l'État dans les Bouches-du-Rhône*

Cette mesure aide à diminuer le niveau de pollution, en complément d'autres mesures comme la mise en place de zones 30 dans les villes concernées, avec de bons résultats à Lisbonne (-29% de particules fines, PM10) ainsi qu'à Madrid et Londres (avec respectivement -32% et -44% de dioxyde d'azote, NO<sub>2</sub>). On sait d'ores et déjà que ce système

CRIT'AIR régule le trafic lors des pics de pollution de la cité phocéenne<sup>1</sup>, bien que la pollution de la Métropole soit également le fait du trafic maritime qui n'entre pas en compte dans cette ZFE-m. En 2018, les émissions d'oxyde d'azote d'origine maritime ont dépassé celle du trafic routier dans la Métropole marseillaise<sup>2</sup>.

La ZFE-m, telle qu'elle est présentée par la Métropole, vise uniquement à obliger les usagers, qui ne l'ont pas encore fait, à passer d'une voiture ancienne, considérée comme plus polluante, à une plus récente et/ou électrique ou à ne plus rouler dans le périmètre considéré. Or, la ZFE-m n'aurait d'intérêt qu'en tant que complément d'un projet ambitieux de réaménagement du centre urbain, c'est-à-dire conduisant à une réduction significative de la place de la voiture et de son usage, notamment le stationnement, au profit de mobilités alternatives, piétonnes, et des transports en commun et assortie d'autres règles de discrimination des voitures que la seule vignette CRIT'AIR.

Ce projet n'est pas assez ambitieux, car il présente beaucoup plus d'aspects négatifs que positifs pour l'environnement écologique et social, pris localement et globalement. En effet, il convient de prendre en considération les éléments suivants :

### \ L'étroitesse du périmètre retenu

L'étroitesse du périmètre retenu souligne une mesure à la marge sans ambition de transformer les mobilités en profondeur. La Métropole du Grand Paris a mis en place

une ZFE de 383 km<sup>2</sup>, Grenoble a mis en place une ZFE sur 285 km<sup>2</sup>, Toulouse annonce un périmètre de 72 km<sup>2</sup>, Lyon de 66 km<sup>2</sup> et Aix-Marseille Métropole, 2ème plus grande ville de France seulement 19,2km<sup>2</sup> ! Le périmètre n'inclut pas les voies de circulation les plus polluées, notamment celles qui ceinturent la zone : au sud et la Joliette. Le port maritime de Marseille est également exclu alors que 40% des émissions de NO<sub>x</sub> (oxyde d'azote) dans la ville en viennent, soit autant que les voitures.

### \ Une ZFE-m accélérant le passage à des véhicules lourds

Les véhicules récents sont souvent plus grands, plus lourds et plus puissants que les anciens. Par exemple, 42% des immatriculations neuves concernaient des SUV en 2021 en Europe, contre 19% en 2013<sup>3</sup>. Cet alourdissement du parc automobile, inutile résultat d'un marketing particulièrement efficace de l'industrie automobile, entraîne des conséquences déplorables sur l'environnement :

- ▶ Émissions plus importantes de gaz à effet de serre : en 2021 la vente des SUV a représenté la deuxième source d'augmentation des émissions de GES dans le monde<sup>4</sup>.

- ▶ Consommations accrues de ressources et de carburant d'environ 15% par rapport aux véhicules standard. En 2022, les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction et à l'utilisation des SUV ont représenté près d'un milliard de tonnes, les mettant, s'ils étaient un pays, au sixième rangs des pays les plus polluants de la planète.

<sup>1</sup> **Crashtests 2020 : SUV - grosses cylindrées, grands dangers?**  
2020 – Service accidentologie AXA

<sup>2</sup> **Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique ?**  
2017 – Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH)

<sup>3</sup> **Scénario négaWatt 2017-2050 - Dossier de synthèse**  
2017 – Association négaWatt

<sup>4</sup> **Registre de preuve de covoiturage**

<sup>5</sup> **Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019**  
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

<sup>6</sup> **Véhicules polluants : la vignette Crit'Air fait déjà tousser les Provençaux les plus modestes**  
2023 – La Provence

Ainsi, la vignette Crit'Air devrait intégrer le poids des véhicules afin de favoriser les véhicules légers (1400 kg et 1700 kg pour les véhicules électriques). Le livre blanc de *Respire*, *Clean Cities* et *La Fabrique des mobilités* préconise d'attribuer un Crit'Air supérieur aux véhicules légers et de faire descendre les véhicules lourds d'un Crit'Air et ce afin d'inciter consommateurs et producteurs à privilégier les véhicules légers : moins de nuisances sonores, d'odeurs et risque d'accident diminué. En effet, insécurité s'accroît pour les autres usagers face à des véhicules plus gros. Le service de recherche accidentologie d'AXA Suisse indique qu'"en 2019, les sinistres de responsabilité civile provoqués par les gros modèles de SUV ont été 27% plus élevés par rapport aux autres automobiles".<sup>1</sup>

### \ La généralisation des véhicules électriques, visée in fine par les ZFE, n'est qu'une petite partie de la réponse aux enjeux climatiques

Bien qu'il n'y ait pas d'horizon sur un accès réservé aux CRIT'AIR 0 (véhicules électriques et hydrogène), la ZFE aura sans doute pour effet la multiplication de ces derniers. Si les bénéfices sont indiscutables en matière de pollution et de bruit, ils posent d'autres questions en matière d'écologie globale sur l'extractivisme associé à leur production et leur recyclage, ainsi que sur la production d'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement. En analyse "cycle de vie", le véhicule électrique ne divise que par 2 à 3 les émissions GES<sup>2</sup>, là où les objectifs de neutralité carbone nous

imposent de diviser nos émissions GES par 4 à 6 à horizon 2050. L'institut négaWatt (entreprise conseil en transition énergétique qui travaille sous l'égide de l'association négaWatt) appelle d'ailleurs à une réduction du parc automobile de 40% d'ici à 2050<sup>3</sup>.



### \ La ZFE est socialement injuste

La ZFE-m repose uniquement sur le système Crit'Air. En France, 40% du parc automobile est classé CRIT'AIR 3 ou plus. Or, rapportée aux passagers, une Renault Clio des années 2010 avec 4 passagers émet largement moins qu'un Peugeot 3008 de 2020 avec un unique conducteur. Il y a là une discrimination sociale profonde qui relève de l'injustice. Les règles actuelles de la ZFE ne tiennent pas compte du nombre de passagers par véhicule, lequel devrait logiquement diviser la pollution théorique émise par le véhicule. Cela permettrait en plus de soutenir le développement du covoiturage quotidien, pratique aux multiples co-bénéfices sociaux, environnementaux et économiques. Les outils automatiques de

détection de nombre de passagers existant, un registre de preuve de covoiturage horodaté permet de savoir si un véhicule a été utilisé pour du covoiturage récemment<sup>4</sup>.

Par ailleurs, ce sont les plus modestes qui sont les plus exposés à la mise en œuvre des ZFE. D'après l'enquête mobilité de l'Insee en 2019, 38% des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5 (10% parmi les ménages les plus riches)<sup>5</sup>. Marseille n'échappe pas à la règle. Les arrondissements qui comprennent la plus grande part de véhicules polluants, c'est-à-dire classés Crit'Air 5, 4 ou 3 (ainsi que les non-éligibles) sont aussi ceux où le taux de pauvreté s'envole. Il dépasse les 45% dans les 1er, 14e et 15e arrondissement et concerne, dans le 3e, plus d'un habitant sur deux, soit 24 000 personnes (52%). Or, 52%, c'est aussi la part de véhicules immatriculés dans cet arrondissement qui ne pourront plus rouler dans la ZFE en 2025<sup>6</sup>. Contrairement aux autres Métropoles, il n'existe aucune aide de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour changer de véhicule et accompagner particuliers et professionnels, en particulier les plus modestes ; dans l'acquisition de véhicules propres. À date, il n'existe rien hormis la prime au rétrofit ou le chèque transition bioéthanol de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

*Le bioéthanol étant une fausse bonne idée que rejette le collectif MarsMob. (encourage la culture dédiée au détrimement de cultures nourricières, et nécessite beaucoup d'intrants et d'énergie grise)*

Telle qu'elle est pensée, la ZFE-m est une mesure anti-sociale et pas réellement écologique puisqu'elle a vocation à inciter les habitant·e·s à changer de véhicule pour des neufs (électriques ou non), et non un plan au service d'un changement de mobilité. L'usage généralisé de voitures électriques est un non-sens écologique puisque l'énergie grise utilisée pour sa fabrication induit un déplacement de la pollution vers des pays qui souffrent déjà considérablement du dérèglement climatique. Les ressources nécessaires à l'électrification ne pourront jamais servir au remplacement de chaque véhicule. D'ailleurs que deviennent les véhicules trop polluants et quid de leur recyclage ? De plus, l'achat de voiture neuve n'est possible que pour une petite partie de la population, excluant de fait les personnes ne disposant pas de revenus suffisants. Ces dernières seront donc encore plus rejetées et prisonnières de leur quartier ou de leur ville.

**En conclusion, la ZFE, telle qu'elle est perçue est incomplète, ne remet aucunement en question nos modes de déplacement centrés sur la voiture individuelle, mais cherche juste à camoufler le problème par des mesures injustes et irréflechies.**

## Nos revendications

### \ Dans l'hyper centre

- Interdire certaines rues à la circulation.
- Revoir le plan de circulation et stationnement : ZFE, zone 30 et piétonnisation de certaines rues, supprimer des places de stationnement, revoir le cadencement des feux.
- Réserver une partie des stationnements à l'auto-partage.
- Créer un service d'autopartage social (tarification adaptée en fonction des revenus fiscaux ) et électrique.
- Différencier le prix du stationnement en fonction du gabarit de la voiture (comme à Lyon).

### \ Alternatives possibles

- Multiplier les zones de co-voiturage aux entrées et sorties des villes de la Métropole.
- Créer une voie de covoiturage sur les grands axes (Marseille / Aubagne, Marseille / Aix en Provence, Marseille / Vitrolles).
- Élargir la prime à la conversion et aligner cette prime au vélo et aux transports en commun pour encourager le report modal.

*Avec un plan reprenant la plupart de ces mesures, la Métropole d'Oslo a considérablement réduit son flux et les voitures sont passées de 1,4 à 1,8 passagers en moyenne.*

### \ Inverser le rapport aux mobilités

- Prioriser les usages

Il faut les inverser et partir du plus vulnérable au moins vulnérable, du moins polluant au plus polluant (hors véhicules de secours).

1. Mobilités douces (piéton·ne·s) et PMR,
2. Mobilités actives (Vélos, Trotinettes, skate, etc.),
3. Transport en commun (bus, tram, train),
4. Livraisons et déménagements légers en vélo cargo (livraisons du dernier kilomètre),
5. Livraisons et déménagements lourds
6. Voitures en partage
7. Voitures en co-voiturage

- Installer des réseaux de pedibus et/ou mettre en place des alternatives cyclistes collectives (Human Mob)
- Interdire la publicité qui vante l'usage de la voiture individuelle.

## Conclusion

Sans aucun doute la plupart des pistes et voies cyclables à Marseille ne répondent pas à une circulation sûre pour les piétonnes et cyclistes. D'ailleurs, la circulation des personnes à mobilité réduite notamment les personnes en fauteuil roulant est quasi impraticable.

Bien que plusieurs textes législatifs soient en vigueur, ceux-ci ne semblent pas appliqués par les diverses instances et administrations à Marseille. Ceci constitue un manquement grave et une violation desdits textes.

**L'inter-collectif MarsMob, composé de 15 associations ou collectifs ainsi que des citoyen-ne-s non affilié-e-s, demandons que ce rapport soit pris en compte dans l'amélioration des alternatives à la circulation (marche à pied, vélo et transport en commun) afin de garantir une sécurité des routes à Marseille pour le public et d'encourager l'utilisation d'un moyen de transport non polluant vers une meilleure qualité de l'air.**

Nous pensons à la poursuite des aménagements des bandes et pistes cyclables et trottoirs, des contrôles plus stricts au niveau de l'intervention de la municipalité pour garantir l'utilisation de cet espace par l'application des sanctions prévues par la loi pour respecter le code de routes notamment au regard des stationnements.

D'ailleurs, nous souhaitons que des actions et mesures soient prises afin de permettre une circulation plus sûre du public sur les routes à Marseille aussi bien pour des activités de loisirs que pour les déplacements professionnels et d'amélioration de la qualité de l'air.



## Contributeurices et contributeurs

### **Alternatiba Marseille**

Rebecca Dugdale, Shannon Féron, Steven Jia, Florence Joly, Camille Moreau, Marianne Nemazi, Christophe Oudelin, Benjamin Pellegrin, Judith Sebert, Salomé Snyman,

### **Les Amis de la Terre Bouches du Rhône/Provence**

Véronique Sinou

### **France Nature Environnement, NosTER PACA**

Stéphane Coppey, Pierre Delareux

### **Greenpeace, Groupe Local de Marseille**

Jean-Louis Gachot

### **60 millions de piétons**

Loïc Danguy

### **Crédits photo**

Shannon Féron, Pierre Delareux, Rebecca Dugdale, Christophe Oudelin

### **Identité visuelle et mise en page**

Benjamin Pellegrin  
(Sémios - Design graphique)

## Sources

- p.4 \ 1 **Plan guide pour concevoir un centre historique durable à Marseille**  
2020-2021 – Groupe Inddigo  
<https://www.marseille.fr/sites/default/files/contenu/logement/plan-guide-centre-historique-durable-synthese60pages.pdf>
- p.4 \ 2 **Marseille ville plus verte, synthèse du contrat ville climat**  
2023 – Ville de Marseille  
[https://www.marseille.fr/sites/default/files/contenu/environnement/document\\_de\\_synthese.pdf](https://www.marseille.fr/sites/default/files/contenu/environnement/document_de_synthese.pdf)
- p.4 \ 3 **Synthèse du rapport du GIEC : l'urgence climatique est là, les solutions aussi**  
2023 – Réseau Action Climat  
<https://reseauactionclimat.org/synthese-du-rapport-du-giec-lurgence-climatique-est-la-les-solutions-aussi/>
- p.4 \ 4 **De nouvelles normales pour qualifier le climat en France**  
2022 – Météo France  
<https://meteofrance.com/actualites-et-dossiers/actualites/climat/de-nouvelles-normales-pour-qualifier-le-climat-en-france>

- p.5 \ 1 **Les automobilistes français passent 2 mois et demi à chercher une place de parking dans leur vie**  
2017 – Le Progrès  
<https://www.leprogres.fr/lifestyle/2017/10/25/les-automobilistes-francais-passeraient-2-mois-et-demi-a-chercher-une-place-de-parking-dans-leur-vie>
- p.5 \ 2 **Global Burden of Respiratory Diseases Attributable to Ambient Particulate Matter Pollution**  
2021 – Frontiers  
<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpubh.2021.740800/full>
- p.5 \ 3 **Pollution de l'air : 58% des écoles et crèches marseillaises dans le rouge**  
2019 – Greenpeace  
<https://www.greenpeace.fr/espace-presse/marseille-58-ecoles-creches-cernees-pollution-de-lair/>
- p.5 \ 4 **Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique**  
2016-2019 – Santé Publique France  
<https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/rapport-synthese/impacts-de-l-exposition-chronique-aux-particules-fines-sur-la-mortalite-en-france-continentale-et-analyse-des-gains-en-sante-de-plusieurs-scenarios>
- p.5 \ 5 **Outdoor air pollution and asthma**  
2014 – The Lancet  
[https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(14\)60617-6/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(14)60617-6/fulltext)
- p.6 \ 1 **The Lancet Commission on pollution and health**  
2017 – The Lancet  
<https://www.thelancet.com/commissions/pollution-and-health>

**p.6 \ 2** **Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, an ignored environmental policy challenge**  
2020 – OCDE  
<https://www.oecd.org/env/highlights-non-exhaust-particulate-emissions-from-road-transport.pdf>

**p.6 \ 3** **The contribution of outdoor air pollution sources to premature mortality on a global scale**  
2015 – Nature  
<https://www.nature.com/articles/nature15371>

**p.6 \ 4** **Review of evidence on health aspects of air pollution : technical report**  
2013 – World Health Organization  
<https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2013-4101-43860-61757>

**p.7 \ 1** **Pollution de l'air : 58% des écoles et crèches marseillaises dans le rouge**  
2019 – Greenpeace  
<https://www.greenpeace.fr/espace-presse/marseille-58-ecoles-creches-cernees-pollution-de-lair/>

**p.7 \ 2** **Article R221-1**  
2010 – Code de l'environnement  
[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000006835543/2007-10-17](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006835543/2007-10-17)

**p.7 \ 3** **Plan de Protection de l'Atmosphère des BdR - Objectif 2025**  
2021 – DREAL PACA  
<https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-des-bouches-du-r2794.html>

**p.7 \ 4** **Avis délibéré de l'Ae sur le plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône**  
2021 – Autorité environnementale  
[https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10\\_avis\\_ae\\_ee\\_ppa83.pdf](https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/10_avis_ae_ee_ppa83.pdf)

**p.7 \ 5** **Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer deux astreintes de 10 millions d'euro**  
2022 – Conseil d'État  
<https://www.conseil-etat.fr/actualites/pollution-de-l-air-le-conseil-d-etat-condamne-l-etat-a-payer-deux-astreintes-de-10-millions-d-euros>

**p.7 \ 6** **Air quality in Europe 2022**  
2022 – European Environment Agency  
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022>

**p.8 \ 1** **Pollution de l'air : la France condamnée par la justice européenne pour ne pas avoir protégé ses citoyens**  
2019 – Le Monde  
[https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/10/24/la-france-condamnee-pour-depasser-de-maniere-systematique-et-persistante-le-seuil-limite-annuel-de-dioxyde-d-azote-depuis-2010\\_6016735\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/10/24/la-france-condamnee-pour-depasser-de-maniere-systematique-et-persistante-le-seuil-limite-annuel-de-dioxyde-d-azote-depuis-2010_6016735_3244.html)

**p.8 \ 2** **Pour une Métropole à la hauteur des enjeux climatiques**  
2019 – Alternatives Territoriales  
<https://drive.alternatibamarseille.org/s/mHaG4gYfYFLyA6S>

**p.9 \ 1** **Plan vélo**  
2019-2024 – La Métropole Aix- Marseille-Provence  
<https://ampmetropole.fr/categorie/mobilite-transport/plan-velo/>

**p.9 \ 2** **Intervention d'Anne Meilhac, Adjointe au Maire des 6e-8e arrondissements de Marseille lors du Conseil de la Métropole**  
2023 – Conseil de la Métropole du 16 mars 2023  
<https://twitter.com/GroupePMBC/status/1636375002751840259>

**p.9 \ 3** **Pour une Métropole à la hauteur des enjeux climatiques**  
2019 – Alternatives Territoriales  
<https://drive.alternatibamarseille.org/s/mHaG4gYfYFLyA6S>

- p.9\4 **L'Assemblée générale de l'ONU déclare que l'accès à un environnement propre et sain est un droit humain universel**  
2022 – ONU Info  
<https://news.un.org/fr/story/2022/07/1124582>
- p.9\5 **Décision du Conseil d'État du 20 septembre 2022**  
2022 – Conseil d'État  
<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000046316542>
- p.9\6 **Global Carbon Project**  
2022 – Earth System Science data  
[https://www.earth-system-science-data.net/about/news\\_and\\_press/2022-11-11\\_global-carbon-budget-2022.html](https://www.earth-system-science-data.net/about/news_and_press/2022-11-11_global-carbon-budget-2022.html)
- p.12\1 **Enquête sur les mobilités des Marseillais-es**  
2023 (en cours) – Collectif MarsMob  
<https://framaforms.org/enquete-sur-les-mobilites-des-marseillaises-1680101665>
- p.13\1 **Le coût de l'inaction face au changement climatique et à la pollution de l'air**  
2021-2023 – Cerema  
<https://www.cerdd.org/Parcours-thematiques/Changement-climatique/Ressources-climat/Le-cout-de-l-inaction-face-au-changement-climatique-et-a-la-pollution-de-l-air>
- p.15\1 **Droit de cité : de la ville-monde à la ville du quart d'heure**  
2020 – Carlos Moreno, Édition de l'Observatoire  
[https://www.editions-observatoire.com/content/Droit\\_de\\_cite](https://www.editions-observatoire.com/content/Droit_de_cite)
- p.15\2 **Interview with Prof Carlos Moreno, sustainable design and urban planning expert**  
2023 – C40 Cities  
<https://www.c40.org/news/interview-with-prof-carlos-moreno-sustainable-design-and-urban-planning-expert/>
- p.16\2 **Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**  
SNCF - Lignenouvelle-provencocotedazur.fr  
<https://www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr>
- p.17\1 **Les grands projets métropolitains**  
La Métropole Aix- Marseille Provence  
<https://ampmetropole.fr/grands-projets-2/>
- p.18\1 **Air quality in Europe 2022**  
2022 – European Environment Agency  
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022>
- p.18\2 **Surprise ! Dès octobre, le métro marseillais fermera à 21h30 en semaine pour au moins un an**  
2023 – Marsactu  
<https://marsactu.fr/surprise-des-octobre-le-metro-marseillais-fermera-a-21h30-en-semaine-pour-au-moins-un-an/>
- p.18\3 **Développer une stratégie européenne pour le vélo**  
2023 – Résolution du Parlement européen du 16 février 2023  
[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_FR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_FR.html)
- p.18\4 **La pratique du vélo dans la Métropole - Analyse de l'enquête mobilité Certifiée Cerema (EMC2) 2019-2020**  
2022 – AUPA  
<https://aupa.fr/wp-content/uploads/2022/11/La-pratique-du-velo-dans-la-metropole-VF.pdf>
- p.19\1 **La pratique du vélo dans la Métropole - Analyse de l'enquête mobilité Certifiée Cerema (EMC2) 2019-2020**  
2022 – AUPA  
<https://aupa.fr/wp-content/uploads/2022/11/La-pratique-du-velo-dans-la-metropole-VF.pdf>

- p.19 \ 2** **Plan vélo 2024 : la Métropole reconnaît "un retard" mais juge l'existant "confortable"**  
2023 – Gomet'  
<https://gomet.net/plan-velo-metropole-aix-marseille-retard/>
- p.19 \ 3** **Baromètre des villes cyclables - Palmarès 2021**  
2021 – Fédération des usagers de la bicyclettes  
[https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/dossier\\_de\\_presse\\_barometre\\_2021\\_numerique\\_vf.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/dossier_de_presse_barometre_2021_numerique_vf.pdf)
- p.19 \ 4** **Décision du Tribunal Administratif de Marseille du 15 septembre 2022**  
2022 – Tribunal Administratif de Marseille  
**Décision de la Cours d'Appel de Marseille du 26 mai 2023**  
2023 – Cours d'Appel de Marseille, 7ème chambre  
<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000047613460>
- p.19 \ 5** **Développer une stratégie européenne pour le vélo**  
2023 – Résolution du Parlement européen du 16 février 2023  
[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_FR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_FR.html)
- p.21 \ 1** **Service abrivélo**  
RTM - abrivélo  
<https://www.rtm.fr/abrivelo>
- p.21 \ 2** **Plan vélo 2024 : la Métropole reconnaît "un retard" mais juge l'existant "confortable"**  
2023 – Gomet'  
<https://gomet.net/plan-velo-metropole-aix-marseille-retard/>
- p.25 \ 1** **Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français**  
2021 – Santé Publique France  
<https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>
- p.25 \ 2** **Enquête sur les mobilités des Marseillais-es**  
2023 (en cours) – Collectif MarsMob  
<https://framaforms.org/enquete-sur-les-mobilites-des-marseillaises-1680101665>
- p.25 \ 3** **Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : 11 métropoles concernées en 2023**  
2023 – Service-Public.fr  
<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14587>
- p.25 \ 4** **Concertation volontaire ZFE**  
2022 – Grenoble Alpes Métropole  
<https://metropoleparticipative.fr/participation/43325/32-espace-participatif.htm>
- p.26 \ 1** **Marseille : le centre- ville élargi interdit aux véhicules de Crit'Air 4 et 5 en raison d'une forte pollution aux particules fines**  
2023 – La Provence  
<https://www.laprovence.com/article/region/1750132048702616/marseille-le-centre-ville-elargi-interdit-aux-vehicules-de-critair-4-et-5-en-raison-dune-forte-pollution-aux-particules-fines>
- p.26 \ 2** **Quelle qualité de l'air pour les riverains des ports de Nice et Marseille**  
2018 – L'observatoire de la qualité de l'air en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur (AtmoSud)  
[https://www.atmosud.org/sites/sud/files/content/migrated/atoms/files/200511\\_synthese\\_travaux\\_ports\\_2018.pdf](https://www.atmosud.org/sites/sud/files/content/migrated/atoms/files/200511_synthese_travaux_ports_2018.pdf)
- p.26 \ 3** **Automobile : les SUV poursuivent leur irrésistible marche en avant**  
2021 – Les Echos  
<https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-les-suv-poursuivent-leur-irresistible-marche-en-avant-1374923>

- p.26 \ <sup>4</sup> **As their sales continue to rise, SUVs' global CO2 emissions are nearing 1 billion tonnes 2023 – L'Agence internationale de l'énergie (IEA)**  
<https://www.iea.org/commentaries/as-their-sales-continue-to-rise-suvs-global-co2-emissions-are-nearing-1-billion-tonnes>
- p.27 \ <sup>1</sup> **Crashtests 2020 : SUV - grosses cylindrées, grands dangers?**  
2020 – Service accidentologie AXA  
<https://www.axa.ch/fr/ueber-axa/blog/mobilite/axa-crash-tests-recherche-accidentologique-suv-trottinette-electrique.html>
- p.27 \ <sup>2</sup> **Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique ?**  
2017 – Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH)  
<https://www.fnh.org/quelle-contribution-du-vehicule-electrique-a-la-transition-energetique/>
- p.27 \ <sup>3</sup> **Scénario négaWatt 2017-2050 - Dossier de synthèse**  
2017 – Association négaWatt  
[https://negawatt.org/IMG/pdf/synthese\\_scenario-negawatt\\_2017-2050.pdf](https://negawatt.org/IMG/pdf/synthese_scenario-negawatt_2017-2050.pdf)
- p.27 \ <sup>4</sup> **Registre de preuve de covoiturage**  
<https://covoiturage.beta.gouv.fr>
- p.27 \ <sup>5</sup> **Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019**  
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires  
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>
- p.27 \ <sup>6</sup> **Véhicules polluants : la vignette Crit'Air fait déjà tousser les Provençaux les plus modestes**  
2023 – La Provence  
<https://www.laprovence.com/article/region/34810493800243/vehicules-polluants-la-vignette-crit-air-fait-deja-tousser-les-provencaux-les-plus-modestes>