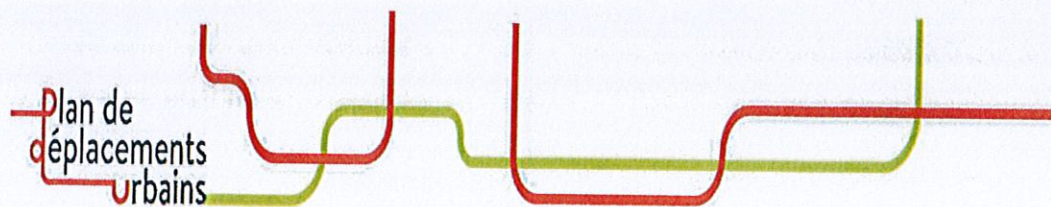




Plan de
déplacements
urbains

MÉTROPOLÉ
Aix
MARSEILLE
PROVENCE
— ♀ m w

Avis complémentaires des Personnes Publiques Associées sur le projet de PDU de la Métropole



a) avis des PPA limitrophes

Brignoles, le 18 février 2021

Monsieur Didier BREMOND
Président de l'Agglomération Provence Verte
Maire de Brignoles

A

Madame Martine VASSAL
Présidente de la Métropole
Aix Marseille Provence
2 bis Boulevard Euroméditerranée
Quai d'Arenc
13002 Marseille

N/Réf : DB/JMC/EM/EVC/FD/SR/684/février 2021

Affaire suivie par : François DONZELOT

☎ 06.12.43.48.20

✉ fdonzelot@caprovenceverte.fr

Objet : Avis sur le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix Marseille Provence

Madame la Présidente, *Chère Martine,*

Par courrier en date du 12 janvier dernier, vous sollicitez l'avis de l'Agglomération Provence Verte en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité mitoyenne de la Métropole dans le cadre de votre Plan de Déplacements Urbains (PDU).

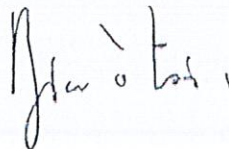
Par le présent courrier, je vous informe que la Direction des Transports et de la Mobilité de l'Agglomération émet un avis favorable, sous réserve du respect des obligations légales dans tous les domaines concernés par ce plan (environnement, urbanisme, etc.).

Monsieur Donzelot, Directeur des Transports et de la Mobilité de l'Agglomération, se tient à votre disposition pour tout renseignement relatif à ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.



Didier BREMOND



Copie : Monsieur Jean-Michel CONSTANS – Vice-président de l'Agglomération Provence Verte



Développement Durable
et Energie

Affaire suivie par : DOMINIQUE BERTIN

Adresse mail : dbertin@dlva.fr

N/ Réf : 2021-03-12-9636

Objet :

Avis DPU Métropole Aix Marseille Provence

METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Mme la Présidente

A l'attention Patrice FOURNIER

BP 48014

13567 MARSEILLE CEDEX 02

Manosque, le 12 mars 2021

Madame la Présidente,

Suite à votre sollicitation concernant le projet de plan de déplacement Urbain de votre Métropole, sachez qu'il ne requiert aucune remarque de ma part.

C'est avec plaisir que j'émetts un avis favorable.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes sincères salutations.

Le Président,



Jean-Christophe PETRIGNY

La Cadière d'Azur, le 16 mars 2021

Madame Martine VASSAL
Présidente de la METROPOLE AMP
2 bis boulevard Euroméditerranée
Quai d'Arenc
13002 MARSEILLE

N /réf : FB/CW/PADT/FC/2021-148

Affaire suivie par :

Transports et Déplacements

Madame Véronique GOUBE - transports@sudsaintebaume.fr
04 94 98 26 53

Objet : Avis sur le projet arrêté du PDU de la métropole AMP

Madame La Présidente,

Par courrier en date du 12 janvier 2021, vous avez sollicité l'avis de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume sur le projet de Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Aix-Marseille-Provence arrêté le 19 décembre 2019.

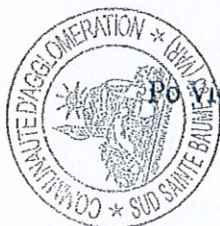
Le document n'appelle pas d'observations particulières de ma part mais je souhaiterais insister sur la notion d'enjeu évoqué dans votre projet, en relation avec les déplacements vers le plateau Signes et la traversée du village de Cuges Les Pins.

En effet, la CASSB porte une attention particulière sur l'accessibilité du secteur de Signes afin d'améliorer la desserte routière du plateau d'activité, zone majeure rendant encore possible un développement économique sur de grandes surfaces foncières dans l'ouest Var.

Les interdictions de circulation mises en place pour les poids lourds rendent difficiles les conditions actuelles d'accès depuis le département des Bouches du Rhône. Cette situation affecte fortement l'ensemble des entreprises du plateau de Signes ainsi que le circuit du Castellet dont les emplois et le rayonnement bénéficient également à la métropole AMP.

Restant à votre disposition pour évoquer ce sujet, je vous prie d'agréer, Madame La Présidente, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le Président,
Ferdinand BERNHARD



Po Vice-Présidente SUZANNE ARNAUD

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SUD SAINTE BAUME



Services Techniques

Métropole Aix Marseille
Madame la Présidente
BP 48014
13567 Marseille cedex 02

CAVAILLON, LE 16 mars 2021

OBJET Avis PDU consultation PPA limitrophes

RÉFÉRENCE ST/7/03/2021/CB
DOSSIER SUIVI PAR Catherine BAHLER, Directrice bâtiments, infrastructures et Mobilité

Madame la Présidente,

La Métropole Aix-Marseille a arrêté lors du 19 décembre 2019 son Plan de Déplacement Urbain. Conformément aux dispositions de la LOM, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération a été consultée en tant que Personne Publique Associée Limitrophe, par courrier adressé le 14 janvier 2020.

J'ai le plaisir de vous informer qu'après analyse du dossier transmis, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération émet un avis favorable au PDU de la Métropole Aix-Marseille.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président

Gérard DAUDET



DEPARTEMENT

DES

BOUCHES-DU-RHONE

ARRONDISSEMENT

D'ARLES

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
TERRE DE PROVENCE**

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

SÉANCE DU 4 MARS 2021

N° 07/2021

**Objet : Avis sur le Plan de
Déplacements Urbains de la
Métropole Aix-Marseille-Provence**

L'an deux mil vingt et un, le quatre mars, à dix-huit heures, le Conseil de Communauté de TERRE DE PROVENCE AGGLOMERATION, dûment convoqué s'est réuni à Eyragues, au nombre prescrit par la loi en séance ordinaire sous la présidence de Mme Corinne CHABAUD
Date de convocation du Conseil de Communauté : 26 février 2021.

PRÉSENTS :

Pour la Commune de BARBENTANE : DAUDET Jean-Christophe, BIANCONE Edith, BLANC Michel.

Pour la Commune de CABANNES : HAAS-FALANGA Josiane, ONTIVEROS Christian, CHEILAN François.

Pour la Commune de CHATEAURENARD : MARTEL Marcel, CHAUVET Eric, DARASSE Adelaïde, MARTIN Pierre-Hubert, ANZALONE Marie-Laurence, SEISSON Jean-Pierre, LUCIANI-RIPETTI Marina, SALZE Annie, DIET-PENCHINAT Sylvie.

Pour la Commune d'EYRAGUES : GILLES Max, DELABRE Eric.

Pour la Commune de GRAVESON : PECOUT Michel, CORNILLE Annie, DI FÉLICE Jean-Marc.

Pour la Commune de MAILLANE : LECOFFRE Eric, MARÈS Frédérique.

Pour la Commune de MOLLEGES : CHABAUD Corinne.

Pour la Commune de NOVES : JULLIEN Georges, LANDREAU Edith, FERRIER Pierre.

Pour la Commune d'ORGON : PORTAL Serge, YTIER CLARETON Angélique.

Pour la Commune de PLAN d'ORGON : LEPIAN Jean-Louis, COUDERC-VALLET Jocelyne.

Pour la Commune de ROGNONAS : PICARDA Yves, MONDET Cécile, ALIZARD Dominique.

Pour la Commune de SAINT-ANDIOL : ROBERT Daniel.

Pour la Commune de VERQUIERES : MARTIN-TEISSÈRE Jean-Marc.

ABSENTS AYANT DONNÉ POUVOIR :

Pour la Commune de CHATEAURENARD : PONCHON Solange (absente ayant donné pouvoir à CHAUVET Eric), AMIEL Cyril (absent ayant donné à pouvoir à MARTIN Pierre-Hubert), REYNÈS Bernard (absent ayant donné pouvoir à DIET-PENCHINAT Sylvie).

Pour la Commune de MOLLEGES : MARCON Patrick (absent ayant donné pouvoir à CHABAUD Corinne).

Pour la Commune de NOVES : REY Christian (absent ayant donné pouvoir à MARTIN-TEISSÈRE Jean-Marc).

Pour la Commune de SAINT-ANDIOL : CHABAS Sylvie (absente ayant donné pouvoir à ROBERT Daniel).

EXCUSÉS :

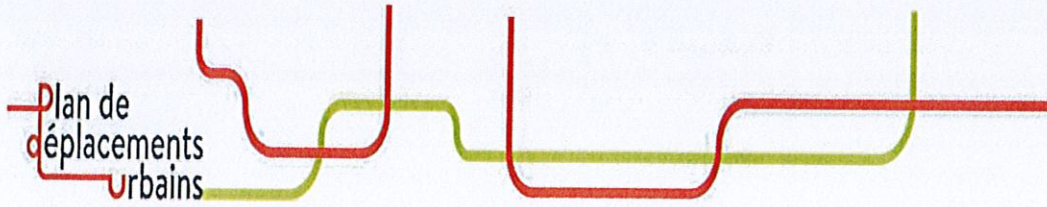
Pour la Commune d'EYRAGUES : POURTIER Yvette.

SECRETAIRE DE SÉANCE : MARTIN Pierre-Hubert.

M. le Vice-Président en charge de la Mobilité expose qu'en date du 14 janvier 2021, la métropole Aix-Marseille-Provence a adressé son projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) à Terre de Provence.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, conformément à l'article L1214-15 du code de transports, tout projet de plan de mobilité est soumis, pour avis, aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) limitrophes. Ces dernières ont un délai de 3 mois pour apporter leur avis.

La communauté a donc jusqu'au 15 avril 2021 pour rendre son avis sous forme de délibération du conseil communautaire.



b) autres avis hors délais
et/ou non notifiés



9 Février 2021

SB/NCG/N°181

Direction Générale des Services Techniques

Direction Voirie-Déplacements

Tel : 04 42 44 30 34

Fax : 04 42 44 30 79

V/Correspondant : S. BRUNNER

Madame VASSAL

Présidente

METROPOLE AIX-MARSEILLE

Service des Assemblées

Tour La Marseillaise

2 Quai d'Arenc

13002 MARSEILLE

OBJET : Plan de Déplacements Urbains Métropole «Aix-Marseille»

Madame la Présidente,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, la Délibération n°20-315 de la séance du Conseil Municipal en date du 11 Décembre 2020 concernant le dossier suivant :

Mobilité – Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) Métropole «Aix-Marseille»

Années 2020/2030

Contribution du Conseil Municipal

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,



Gaby CHARRON

Initié en décembre 2017, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole "Aix-Marseille-Provence" a été arrêté en décembre 2019 et devrait être définitivement adopté prochainement.

Cette feuille de route particulièrement ambitieuse établit un plan d'actions pour les 10 prochaines années et met en place une nouvelle organisation des déplacements de personnes et de marchandises sur l'ensemble du territoire métropolitain.

La Commune de Martigues souhaite que les enjeux majeurs de la mobilité de son territoire soient pleinement pris en compte par la Métropole.

Dans ce contexte, la Commune de Martigues tient à préciser sa position sur le projet sous la forme d'une contribution avant l'approbation définitif du PDU.

Le projet de PDU adopté par la Métropole "Aix-Marseille-Provence" le 19 décembre 2019 s'appuie sur sept axes stratégiques :

1. Un système vélo global,
2. Un système de transports collectifs performant,
3. Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable,
4. Des espaces publics partagés et attractifs,
5. Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux au service de la mobilité des habitants et des territoires,
6. Des services de mobilité agiles et accessibles, info voyageur, tarification, billetterie, outils et services numériques,
7. Une gouvernance partenariale pour se donner les moyens de réussir.

Par ailleurs, le PDU fixe des objectifs quantitatifs prônant :

- Une diminution de 26 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au trafic routier par rapport à 2012,
- Une diminution de 75 % des oxydes d'azote liés au trafic routier par rapport à 2012,
- Une diminution de 37 % des particules fines, PM10 liées au trafic routier par rapport à 2012,
- Une diminution de 50 % des particules fines, PM2.5 liées au trafic routier par rapport à 2012,
- Une diminution de la consommation d'énergie finale de 29 % par rapport à 2012,
- Une réduction de la part modale de la voiture de 54 % (référence 2017) à moins de 50 %,
- Une augmentation de la part modale des transports collectifs de 10 % (référence 2017) à 15 %,
- Une augmentation de la part modale du vélo de 1 % (référence 2017) à 5 %,
- Une augmentation de la part modale de la marche de 31 % (référence 2017) à 33 %.

Pour tenir compte de l'ambition générale du projet précisée ci-dessus, la Commune de Martigues demande à ce que les enjeux majeurs de la mobilité de son territoire soient pris en compte dans le projet définitif de PDU, en particulier en garantissant les points suivants :

1. Méthodologie

- . Une meilleure association des acteurs locaux, notamment dans la fluidification des informations et la prise en compte de leurs demandes.
- . Une transparence sur les critères de hiérarchisation et d'arbitrages des mesures proposées.

. La place centrale de la desserte ferroviaire de Croix-Sainte qui doit devenir à terme la gare principale et multimodale du territoire de Martigues.

. Le potentiel de développement du fret ferroviaire à l'Ouest de l'Etang de Berre pour réduire le trafic routier et ses incidences sur le territoire.

5. Transport Cyclable et assimilé

. La mise en place de liaisons structurantes entre Est et Ouest à l'échelle du bassin d'emploi, y compris avec la ZIP de Fos sur Mer, et l'intégration des liaisons notamment Martigues - Châteauneuf-les-Martigues et Martigues - Sausset, dans les itinéraires cyclables.

. L'élargissement de la zone d'accessibilité à 30 mn car elle est particulièrement réduite autour de la Ville de Martigues et ne prend en compte ni le schéma directeur cyclable communal, ni du réseau cyclable actuelle et projeté.

. Un accompagnement ambitieux de la Métropole dans le déploiement de la pratique du vélo sur un territoire à l'échelle de la Ville de Martigues, comprenant notamment vélos en libre-service et parkings vélos sécurisés.

6. Transport Maritime

. Renforcer la place de la navette maritime comme Transport en Commun de proximité par la mise en place de navettes plus performantes et la création d'au moins deux nouvelles dessertes.

. Amélioration de la desserte Fluviale et Maritime pour diversifier les transports de personnes et de marchandises en s'appuyant sur les trames bleues existantes : Martigues - Fos (canal de navigation Fos à Port-de-Bouc, Arles à Port-de-Bouc) et Martigues - Port Saint-Louis.

7. Espace publics partagés et attractifs

. Développement des Espaces publics partagés et attractifs.

Leur mise en place doit s'intégrer aux Plan Locaux de Mobilité, premiers lieux du renforcement des déplacements territoriaux, en accompagnant la requalification et l'apaisement des espaces publics dans le cadre de la mise en chantier du schéma de Bassin de proximité du territoire de Martigues, en tenant compte du poids démographique de la Commune au sein de la Métropole et de ses enjeux de mobilité.

Ceci exposé,

Vu le Code des Transports et notamment son article L.1214-3,

Vu la délibération n° TRA 002-7840/19/CM du Conseil de la Métropole en date du 19 décembre 2019 portant arrêt du projet du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu l'Arrêté n° 20/279/CM du Conseil de la Métropole "Aix-Marseille-Provence" en date du 30 octobre 2020 portant abrogation de l'arrêté n° 20/264/CM du 13 octobre 2020 et report de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030,

Vu l'examen du dossier et l'avis de la Commission "Ville Durable" en date du 24 novembre 2020,

**CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DES
BOUCHES-DU-RHÔNE**

RAPPORTEUR(S) : M. HENRI PONS

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
24 Juillet 2020**

**OBJET : Plan de déplacements urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence -
Avis du Département.**

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Vu la délibération du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône en date du 16 avril 2015, donnant délégations de compétences à la Commission permanente du Conseil départemental,

La Commission permanente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, réunie le 24 Juillet 2020 dans l'Hôtel du Département à Marseille, le quorum étant atteint,

Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

A décidé d'émettre un avis favorable au projet de Plan de déplacements urbains présenté par la Métropole Aix-Marseille-Provence, sous réserve des remarques développées dans le rapport.

À l'unanimité

Madame VASSAL ne prend pas part au vote.

ADOpte
Pour la Présidente du Conseil départemental
des Bouches-du-Rhône
et par délégation

Signé
Nathalie Tarrisse
Directrice des assemblées

**CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU RHONE**

Direction de l'Environnement, des Grands Projets et de la Recherche
Service Développement des Grands Projets
02 14

**RÉUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 24 JUILLET 2020
SOUS LA PRÉSIDENCE DE MME MARTINE VASSAL
RAPPORTEUR(S) : M. HENRI PONS**

**OBJET : Plan de déplacements urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence - Avis du
Département.**

Madame la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, sur proposition de Monsieur le délégué à l'aménagement du territoire hors Marseille et à la mobilité, soumet à la Commission permanente le rapport suivant :

Par délibération du 19 décembre 2019, le Conseil métropolitain a approuvé l'arrêt du projet de Plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Conformément à la procédure de concertation des personnes publiques associées, le Département a été saisi pour avis le 17 février 2020.

Le présent rapport vous propose d'adopter un avis général sur le Plan de déplacements urbains, avis qui devrait être transmis à la Métropole Aix-Marseille-Provence avant fin août 2020, le délai de réponse initial de 3 mois ayant été prolongé, par ordonnance du 25 mars 2020, du fait de la crise sanitaire.

L'objectif visé in fine à l'horizon du PDU, soit 10 ans, est de freiner la croissance du trafic automobile (de 57 % en 2017 à moins de 50 % des déplacements au bénéfice des transports collectifs (de 9 % en 2017 à 15 %), du vélo (1 % en 2017 à 5 %) et de la marche à pied (32 à 33 %).

Cet objectif permet d'envisager des gains environnementaux significatifs : une réduction des gaz à effet de serre (-26 %), des oxydes d'azote (-75 %), des particules fines PM10 (-37 %) et PM2,5 (-50 %).

Plus globalement, le projet met en avant des objectifs de structuration des déplacements à l'échelle métropolitaine et d'amélioration de la qualité de vie, qui vont dans le sens des orientations de la politique départementale notamment développées dans l'Agenda Environnemental élaboré en commun avec la Métropole, mais également au travers des opérations, visant à améliorer les conditions de déplacements, auxquelles le Département a contribué financièrement, au titre de son Plan Mobilité.

Sur le plan financier et au regard notamment des volumes d'investissements nécessaires (7 milliards d'euros), il est à noter que la réalisation de ce programme est conditionnée à une intervention massive de l'État soit par dotations, soit par l'octroi de ressources nouvelles rendues possibles au moyen de modifications du cadre législatif.

Annexe au rapport

Avis du Conseil départemental sur le projet arrêté du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole-Aix-Marseille-Provence.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole-Aix-Marseille-Provence est un document dense et fourni qui reflète un souci tant de clarté que de précision dans l'analyse, méritant d'être souligné.

Il appelle néanmoins, de la part du Département, un certain nombre de remarques et de points de vigilance :

SUR LE VOLET ROUTIER

La hiérarchisation future de la voirie :

Les différents niveaux de voies et leurs représentations graphiques définis p.113 et sur la carte générale p.115 n'intègrent pas complètement la classification du schéma directeur du réseau routier départemental (SDR) adopté par l'Assemblée départementale en 2011.

Le Département s'interroge sur les différences de traitement qu'il y a sur la RD6 entre Bouc- Bel-Air et Fuveau, sur la RD9 entre Aix et Vitrolles et sur la RD268 à Fos-sur-Mer, alors qu'elles sont pour le Département, dans le SDR, similaires dans leur fonction et structure.

Ainsi la RD6 ne peut pas être considérée comme une autoroute urbaine puisqu'elle assure une liaison fonctionnelle entre les deux autoroutes A51 et A8 avec un projet routier structurant qui dévia le hameau de la Barque pour créer une liaison D6/A8. Elle ne situe d'ailleurs pas, pour l'essentiel en milieu urbain.

De même, à Fos-sur-Mer, eu égard aux enjeux économiques nationaux et internationaux liés au développement du GPM, la RD268, avec son projet de mise à 2x2 voies ne peut pas être identifiée comme une voie interurbaine structurante.

De ce fait, la RD6 et la RD268 sont à classer dans le niveau 1 comme voies rapides, telle que la RD9

De plus, cette hiérarchisation future de la voirie définie dans le PDU doit nécessairement intégrer la classification du schéma des itinéraires d'intérêts régionaux (SIIR) définie dans le SRADDET adopté le 26 juin 2019 (cf. prise en compte avec les objectifs et compatibilité avec les règles du SRADDET, énoncés p.309 et 310) Or ce document classe ces trois routes départementales en tant qu'itinéraires régionaux structurants.

Le principe de hiérarchisation de la voirie en deux catégories « hors et en agglomération » définie dans le tableau p.113 et sur la carte générale p.115 relève du Code de la route et recoupe des réalités très disparates. Certains éléments figurant sur la carte sont d'ailleurs erronés puisque des zones affichées comme en agglomération ne le sont pas. La RD6 entre Meyreuil et Fuveau (dont la fonction principale de l'itinéraire consiste à relier deux autoroutes) ou l'A7 après la sortie de Vitrolles jusqu'à Velaux ne peuvent être considérées comme des autoroutes urbaines, puisque ces sections de voies traversent des zones peu urbanisées.

Ce clivage « en aggro ou hors aggro » étant peu adapté à la hiérarchisation des voies, il convient plutôt de privilégier, d'une part la fonctionnalité assurée par chaque infrastructure routière, et d'autre part la densité des zones urbanisées.

Ainsi le classement de la RD20e (liaison RD9- RD48) à Marignane en Boulevard Urbain Multimodal n'est pas pertinent au regard de l'environnement de cette voie qui permet de contourner le centre-ville. Elle est d'ailleurs située hors agglomération et limitée à 80 km/h. De plus l'urbanisation ne peut réellement se développer dans ce secteur : proximité immédiate de l'aéroport et de fait restriction de

2*2 voies ont été conçues avec une vitesse maximale limitée à 110 km/h. En zone urbaine, ces vitesses sont limitées à 90 km/h. Ce sont des routes structurantes qui ont une part de trafic de transit pouvant être importante. Une diminution de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur ces axes risquerait de reporter une partie du trafic sur des routes destinées par nature à une fonction de desserte plus locale. Il n'a pas été signalé sur ces routes de problématique d'accidents liés à la vitesse qui pourrait justifier que des mesures plus restrictives soient prises. Des aménagements de sécurité sont entrepris dans les secteurs où les accès directs pourraient être source d'insécurité : exemple sur la D6 entre l'A51 et Gardanne ». Ainsi, il ne peut y avoir d'action aussi systématique sans intervention sur l'infrastructure pour la mettre en cohérence avec l'objectif de réduction affiché.

De même la généralisation du 30 Km/h en ville «la Zone 30 est la référence de l'aménagement des voies locales des centres villes et des quartiers désignés dans les cartes de bassin de proximité, elle sera le plus possible utilisée dans les quartiers résidentiels. La vitesse de référence des autres voiries locales sera 30 km/h » risque de se heurter au positionnement parfois fantaisiste des entrées et sorties d'agglomération et devrait laisser plus de place à une décision conditionnée à une analyse et une mise en cohérence simultanée de la route, au cas par cas.

Les projets routiers :

Il apparaît quelques erreurs à modifier sur la carte de situation p.121 et dans le tableau des projets routiers p126 à 127 :

La requalification de la RD5 (rue Turcan) à Martigues, ainsi que la requalification de la traversée de Saint-Mitre (RD5) et la liaison RD9/RD65 (Aix Sud) ne sont pas à faire apparaître comme des projets relevant de la maîtrise d'ouvrage départementale des Bouches-du-Rhône.

La liaison RD9-RD48 à Marignane étant réalisée et mise en service depuis fin octobre 2019, elle doit disparaître de la carte p.121 et de la légende (pastille n°17) ainsi que de la carte du bassin de mobilité Est Etang de Berre (p.237).

Dans le tableau p.128, le complément de l'échangeur A55/RD9 doit indiquer la MOA CD13, au lieu de la MOA Etat et le contournement de Peyrolles relève de la RD96 et non de la RD6.

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage départementale, le coût prévisionnel ainsi que la date prévisionnelle de mise en service (MES) doivent être corrigés dans ce sens :

- Mise à 2x2 voies de la RD268 à Fos, coût prévisionnel : 55 M€, MES : 2026,
- Aménagement de sécurité, prolongement jusqu'à Lavéra à Martigues (RD9), coût prévisionnel 35 M€, MES : 2029
- Requalification de la RD568 (Estaque), coût prévisionnel : 16 M€, MES : 2028,
- Barreau de liaison sud de Miramas, coût prévisionnel : 6,7 M€, MES : 2022,
- Contournement de Peyrolles (RD96), coût prévisionnel : 25 M€, MES : 2030,
- Traversée de Célon, (RD7n), coût prévisionnel : 22,5 M€, MES : 2027,
- Déviation de Roquefort-la-Bédoule (RD559a), coût prévisionnel : 4 M€, MES : 2026,
- Déviation de Saint-Cannat (RD7n), coût prévisionnel : 42 M€, MES : 2025,
- Déviation de Saint-Pons et suppression PN7 (RD543), coût prévisionnel : 38 M€, MES : 2027,
- Liaison A8/D6 avec requalification traversée de la Barque (Fuveau), coût prévisionnel : 21,5 M€, MES : 2023,
- Complément échangeur A55/RD9, coût prévisionnel : 6,7 M€, MES : 2022,

Au-delà de cette liste d'opérations définie dans le PDU, le Département projette également de réaliser d'autres opérations qui amélioreront la fluidité et la sécurité des axes sur le territoire. Il serait souhaitable de les mentionner :

Projets de requalification de voies :

Mise en sécurité entre A51 et Gardanne sur la RD6 (10M€, 2024)

Aménagement de la RD556 sur Meyrargues, entre la RD96 et la RD561 (5M€, 2025)

C'est pourtant ce que laisse à penser la formulation suivante : « A la mise en place de la LNPCA, Dès lors les lignes de cars en doublon d'axes ferrés pourraient être supprimées et les moyens réorientés vers d'autres besoins » (page 88).

Dans le même ordre d'idée, le Département insiste sur la nécessité d'inscrire, dans les couloirs de déplacements avec des flux supérieurs à 50 000 déplacements par jour, les deux modes Car+ et TER+ (page 95 Haut Niveau de Service +).

A ce jour et assurément encore pour de nombreuses années, les transports collectifs routiers assurent très majoritairement cette mission sur les couloirs de déplacements les plus chargés de la métropole (Marseille/Aix, Marseille /Vitrolles, et dans une moindre mesure Marseille Aubagne). Dans cette perspective, il semblerait opportun a minima d'étudier, dans la temporalité du PDU, l'augmentation de la capacité de pôles d'échanges routiers existants (sites de Marseille Saint-Charles ou Aix centre, voire Krypton), en complément de ceux qu'il est prévu de créer.

TC12 : un schéma directeur des THNS : Dans le tableau illustrant la méthode d'évaluation des BHNS, le projet du VALTRAM n'apparaît pas.

TC13 : Il serait extrêmement judicieux de prévoir une action forte en faveur des lignes structurantes du réseau bus de la RTM, action qui permettrait d'améliorer la performance de ces lignes au travers d'investissements relativement faibles au regard du bénéfice que laisse présager leur fréquentation élevée.

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 5 Octobre 2020

Présidence de Monsieur Benoît PAYAN, Premier Adjoint.

L'Assemblée formée, Monsieur le Premier Adjoint a ouvert la séance à laquelle ont été présents 97 membres.

20/0418/EFAG

DIRECTION GENERALE ADJOINTE VILLE DURABLE ET EXPANSION - Avis de la Ville de Marseille sur le plan de déplacement urbain de la Métropole Aix-Marseille Provence.

20-36065-DGAVDE

- 0 -

Madame la Maire, sur la proposition de Madame l'Adjointe en charge de la politique de la ville et des mobilités soumet au Conseil Municipal le rapport suivant :

La Métropole Aix-Marseille Provence, autorité organisatrice de transport (AOT), a lancé la démarche d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) par délibération en date du 14 décembre 2017.

D'après l'article L1214-1 du code des transports, le **Plan de Déplacements Urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.**

Lors de la séance du Conseil Métropolitain du 19 décembre 2019, la Métropole Aix-Marseille Provence a arrêté le projet de Plan de déplacements Urbains 2020-2030. Celui-ci s'inscrit dans une stratégie de mobilité à l'horizon 2050 et sera mis en œuvre opérationnellement à travers des Plans Locaux de Mobilité.

Conformément à l'article L1214-15 du Code des Transports, le projet de PDU est soumis à l'avis du Conseil Municipal.

• Enjeux, stratégie et objectifs du PDU

La Métropole Aix-Marseille Provence (92 communes et environ 1,9 millions d'habitants) est un territoire très vaste, multipolaire, favorisant l'étalement urbain et les modes de déplacements motorisés.

Le projet de PDU est structuré en 6 bassins de mobilités qui ont une cohérence de fonctionnement à l'échelle locale. La ville de Marseille est au centre d'un bassin comprenant également les communes d'Allauch, Plan de Cuques et Septèmes les Vallons.

Marseille est un pôle d'emploi de première importance, ce qui implique de nombreux déplacements pendulaires. La ville représente en moyenne un déplacement sur 4 à l'échelle de la métropole.

Signé le 5 Octobre 2020

• Analyse du PDU par la Ville de Marseille et remarques préalables

Les orientations municipales en matière de mobilité et donc dans la traduction au niveau du PDU s'articulent autour des axes suivants dont elle fait ses priorités :

- mettre en œuvre le droit à la mobilité pour tous ;
- doubler l'offre de transport public ;
- revoir la tarification du transport public ;
- améliorer les espaces publics existant pour améliorer le confort des piétons ;
- développer les modes actifs en particulier en renforçant et accélérant la mise en œuvre du Plan Vélo.

En effet, la part des modalités actives est encore très faible à Marseille. Classée dernière lors du dernier baromètre des Villes cyclables des 11 villes de plus de 200 000 habitants en France, Marseille a un retard important à rattraper en matière d'aménagements cyclables. Et la ville phocéenne n'est pas non plus accueillante pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, avec des stationnements très gênants, très fréquents et peu sanctionnés, la généralisation des stationnements à cheval sur les trottoirs et de nombreux trottoirs ne respectant pas la largeur minimale de 1 m 40.

La nouvelle majorité municipale issue des élections municipales de juin 2020 s'est engagée à augmenter fortement la part modale des mobilités actives, à garantir les mobilités des personnes vulnérables, à apaiser la circulation motorisée et à accroître l'offre de transports collectifs. L'ambition est de réduire la part modale de la voiture et de la moto d'au moins 10 points entre 2020 et 2030 dans la Métropole comme dans la Ville de Marseille, pour s'approcher des parts modales déjà atteintes à Lyon, Paris et de réduire fortement les nuisances engendrées par une circulation automobile trop importante (nuisances sonores, pollution de l'air, embouteillages). Le PDU doit répondre à l'objectif légal de baisse de la circulation automobile, en pourcentage des déplacements effectués en voiture et des km parcourus.

Nous saluons le fait que le PDU 2020-2030 partage ces constats et propose un grand nombre de solutions adéquates. **Dans le présent avis, nous suggérons des reformulations dans le but d'assurer la réalisation effective des aménagements ou réaménagements de voirie nécessaires.**

Aussi, d'une manière générale, il est indispensable pour la ville de Marseille que le PDU prenne davantage en considération ces constats fondamentaux et y apporte des propositions concrètes.

• Des Grands Projets routiers tels que le Boulevard Urbain Sud (BUS) et le Tunnel Schloesing à adapter à la ville durable de demain

Le Boulevard Urbain Sud, en prolongement de l'A507 doit être finalisé pour 2022. Par son emprise, ce boulevard urbain entraîne une artificialisation et une imperméabilisation importantes des sols en milieu urbain, entraînant la disparition d'espaces de nature, de jardins familiaux et impactant de façon significative un parc public, le Jardin de la Mathilde. Il induit une fragmentation des habitats en limite du Parc National des Calanques et d'un site Natura 2000. Il reste à démontrer que cette réalisation, d'un impact environnemental conséquent et souvent traumatisant pour les quartiers traversés, est une réelle solution à l'amélioration des conditions de circulation et constitue un réel levier pour une mobilité durable à Marseille. De même, il est indispensable qu'une évaluation soit menée sur l'impact actuel et futur du projet en matière de santé et de qualité de l'air au droit de l'infrastructure. Il est en effet regrettable que des solutions alternatives en particulier avec l'amélioration des infrastructures existantes n'aient pas été engagées. Aussi, le principe, même du BUS dans ses sections non encore réalisées doit-il être analysé au regard de ces considérations et des solutions alternatives doivent être étudiés.

Concernant le tunnel Schloesing, celui-ci doit permettre la requalification du boulevard Schloesing en passant au dessous de la place du général Ferrié, pour relier ce boulevard au Tunnel Prado Sud. Ce projet d'environ 100 millions d'euros sera très impactant pour le parc du 26^{ème} centenaire car la construction des trémies aérauliques pour le traitement des fumées polluantes du tunnel vont provoquer la destruction d'arbres et d'espaces verts réalisés il y a moins de 15 ans.

La Ville de Marseille n'est pas favorable à la réalisation de cette trémie.

Signé le 5 Octobre 2020

vers un maillage cyclable du territoire marseillais. La Métropole prévoit de densifier le réseau cyclable secondaire des communes, et cet objectif est mentionné dans le Plan Vélo 2019-2024 (ACTION 2) comme dans le PDU 2020-2030.

La Ville de Marseille demande que l'élaboration de son Plan Local de Mobilité soit programmé en 2021 et non "sur une période de cinq ans", afin que la réalisation du réseau cyclable secondaire à Marseille puisse démarrer dès 2021.

3. Généraliser les stationnements vélos à Marseille (action V05).

La Ville de Marseille demande la reformulation de cette action pour préciser les conditions adéquates de stationnement vélos : "de manière fréquente aux carrefours et croisements de la ville ; avec des stationnements vélos installés à la place de stationnements voitures, sur la chaussée et non sur les trottoirs ; avec la pose d'appuis vélo d'un mètre de large minimum, et la mise en place de garages à vélo extérieurs sécurisés et accessibles, sur des emplacements de places de parking de voitures."

4. Sécuriser les jonctions de pistes cyclables dans les places et carrefours avec des aménagements soignés pour permettre des déplacements cyclistes en toute sécurité en prenant exemple sur le « modèle hollandais » qui a fait ses preuves et repris par les grandes métropoles mondiales.

La Ville de Marseille demande la reformulation de l'action V01 pour indiquer clairement dans l'action que les pistes cyclables et les carrefours feront l'objet d'aménagements sécuritaires soignés assurant des croisements fluides en totale sécurité, sur le "modèle hollandais".

5. Prévoir un cadre homogène et adapté à toutes les nouvelles pistes cyclables : Ce cadre peut être précisé dans une « Charte Vélo » des futures infrastructures marseillaises, véritable guide technique des aménagements cyclables, tel que mentionné dans l'action V04 du PDU 2020-2030.

La Ville de Marseille demande que l'action V04 soit reformulée pour inclure cette Charte Vélo avec, en sus des possibilités techniques déjà listées dans l'action V04 :

- séparations nettes avec la circulation motorisée et les trottoirs (piste cyclable sur la chaussée de préférence en niveau 0, et trottoir à un niveau distinct de la piste cyclable par un dénivelé suffisamment sécurisant pour les différents usages concernés) ;
- séparateurs empêchant tout franchissement de véhicules motorisés ; marquages au sol unifiés pour une identification simple par tous les autres usagers de la voirie ;
- revêtement unifié, visible et identifié (pas de pavés, un asphalte non glissant, une couleur vive bien identifiée) ;
- signalisation routière dédiée aux cyclistes distincte de celle des véhicules motorisés ;
- sas vélo aux feux tricolores ;
- balises de priorité et panneaux "Tourne à droite vélo" aux feux tricolores.

6. Sanctionner tous les stationnements très gênants sur les pistes cyclables et toutes les utilisations illégales de ces pistes par d'autres véhicules (2-roues motorisées, véhicules de livraison...).

La Ville de Marseille demande la reformulation de l'action V04 pour la rendre plus actionnable : "application des sanctions en cas d'occupation des cheminements piétons et des aménagements cyclables par des véhicules motorisés. Les municipalités créeront des équipes mobiles d'agents municipaux à vélos dont la mission sera de faire respecter les pistes cyclables et de sanctionner toutes les infractions au code de la route, y compris celles commises par les cyclistes. Un plan spécifique sera mis en œuvre à destination des conducteurs de deux-roues motorisés, afin qu'ils n'utilisent plus les pistes cyclables; ce plan inclura trois volets: communication, pédagogie, verbalisation. Il sera inscrit dans le Plan Local de Mobilité."

7. Planifier les constructions de nouveaux aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire pour éviter des travaux trop gênants dans certains quartiers. Offrir une information transparente sur cet agenda à la population marseillaise.

Nous attirons enfin votre attention sur la rédaction très imparfaite de l'action "EP03 Accompagner la requalification et l'apaisement de l'espace public": la rédaction actuelle indique que la mise en

Signé le 5 Octobre 2020

5. **Stopper la construction de pistes cyclables sur les trottoirs.** Ces infrastructures généralisées en France dans les années 1990 et 2000 ont vite montré une difficulté majeure : les conflits d'usage entre piétons et cyclistes avec de nombreux drames à la clé. Toutes les pistes cyclables doivent être construites sur la chaussée.
6. **Limiter à 30 km/h la vitesse dans toutes les rues de la Ville de Marseille,** à l'exception des grandes artères à 50 km/h. Installer des radars pédagogiques sur chaque artère à 50 et en amont de chaque école et noyau villageois.
7. Ce plan piéton prévoit des mesures complémentaires comme l'objectif de **fermeture de la circulation devant les écoles au moins aux heures d'entrée et de sortie des élèves** en accompagnant cette mesure par la mise en place d'une réglementation progressive et graduée pour aider les habitants à prendre conscience de la nécessité d'une circulation automobile raisonnable et liée à des nécessités communes (ambulances, pompiers, service d'urgence, artisans, livraisons...).

La Ville de Marseille demande que la rédaction des PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC présents à la page 146 du projet de PDU 2020-2030 soit revue pour intégrer clairement ces sept axes

Ces mesures s'appuieront sur des enquêtes de stationnement, à réaliser par du personnel municipal formé, et sur des recensements (et enlèvements) réguliers de véhicules-ventouse. Tout en menant, étape par étape, des campagnes de sensibilisation au respect de la réglementation, à la gêne occasionnée aux plus fragiles, à l'impact économique, social et environnemental mais aussi à la santé publique et aux risques d'accidents liés à l'incivisme (stationnement irrégulier).

La Ville de Marseille partage l'idée d'avoir en la matière des objectifs ambitieux pour garantir l'utilisation optimale des infrastructures pour les modes actifs mais s'inquiète de la mise en œuvre de plans thématiques opérationnels sans réelle vision globale ni cadre d'intervention. Dans ces conditions, la Ville s'interroge sur la cohérence de la création de 8 lignes vélo sécurisées sur le territoire de Marseille sans disposer d'un maillage de réseau primaire et secondaire à la hauteur des objectifs attendus.

Pour autant, il ne s'agit pas de créer de nouvelles pistes cyclables sans une réelle réflexion sur le partage de la voirie. Les voiries existantes doivent être requalifiées pour intégrer, de préférence dans les emprises existantes, les voies dédiées aux modes actifs, en intégrant que celles-ci ne doivent plus impacter les trottoirs mais bien la chaussée. De la même façon, une réflexion sur un jalonnement piéton/cycliste indiquant les temps de déplacements et non les distances vers les pôles d'activité doit être menée. Ainsi, le réseau secondaire doit offrir un maillage du territoire communal et les appuis vélos (et autres box sécurisés) indispensables permettront de convaincre du nécessaire report vers ce mode de transport.

La mise en œuvre de ces plans devra être programmée en concertation avec les mairies de secteur et les services municipaux qui devront être associés lors de la déclinaison des actions de développement des modes actifs.

En conclusion, la Ville de Marseille souhaite ardemment participer activement auprès de la Métropole au déploiement du Plan Vélo et du Plan Piétons dans les plus brefs délais.

• Cohérence urbanisme-transport

La Ville de Marseille souligne la nécessité de garantir la cohérence Urbanisme-Transport. En effet, de nombreux projets de construction ont été réalisés ces dernières années, notamment dans les quartiers périphériques et les anciennes zones de campagne, sans stratégie globale des modes de desserte. Il en résulte des problèmes d'engorgement et de disparité dans la qualité de l'espace public, certaines voies ayant été élargies au droit des projets mais sans réflexion globale.

Par ailleurs, une réponse coordonnée en matière de déplacements privilégiant les modes actifs, permettra de diminuer la part de la voiture, et donc d'améliorer la qualité de vie des marseillais.

Signé le 5 Octobre 2020

• Transport par câble

Le transport par câble, coûteux, ne fait pas partie des priorités de la politique des transports de la municipalité qui souhaite accentuer le développement des Bus à Haut Niveau de Service. Toutefois, ce mode de transport pourra être étudié au regard des besoins particuliers de dessertes ne pouvant pas facilement être réalisées par les moyens habituels de transport public. Par ailleurs, la nécessité de ce type de transport devra être analysée en terme de jauge au regard de l'utilité pour les déplacements des résidents de Marseille.

• Tarification

A l'instar des réflexions menées dans nombre d'agglomérations et de métropoles, la municipalité souhaite accorder, à court terme, la **gratuité des déplacements aux jeunes et aux plus démunis**. Plus globalement, la tarification ne doit pas constituer un handicap à l'utilisation des transports collectifs. Outre les jeunes (en général sans revenus), deux types de public méritent une attention particulière :

- **les familles et les groupes**, par exemple ceux abandonnant leur voiture dans un parc de stationnement (à ouvrir à tous les usagers et non aux seuls abonnés) : la création d'un titre spécifique attractif de type 'tribu' ;
- **les personnes ayant droit** à des tarifications basses mais n'effectuant pas les démarches correspondantes ou ne disposant pas de la trésorerie nécessaires à l'achat d'abonnements même à tarif réduit ; l'extension de la validité à la journée du titre à l'unité peut constituer une solution (cf. disposition instaurée en cas de pic de pollution).

Par ailleurs, la Ville de Marseille demande que les modifications suivantes soient apportées à la rédaction de l'action S07

- La gratuité sera accordée aux jeunes de moins de 26 ans, ainsi qu'aux personnes attributaires des minima sociaux ;
- La durée de validité du titre occasionnel acheté à l'unité sera étendu à la journée de l'achat ;
- Un titre 'tribu' sera créé (12 voyages individuels à effectuer sur la journée, de manière groupée) pour faciliter les déplacements en famille ou en groupe, notamment depuis les parkings relais (dont l'accès doit être étendu à tous les porteurs d'un titre de transport valide).

• Transport maritime

La Ville de Marseille affirme la nécessité de développer ce mode de transport en réorientant l'offre vers les trajets domicile-travail durant l'année.

En effet, les navettes maritimes ont été créées à titre expérimental, dans une visée touristique (lignes Vieux-Port/Pointe-Rouge / Les Goudes et Vieux-Port/l'Estaque). Il est nécessaire qu'une évaluation de cette expérience soit faite sur la fréquentation, les points d'arrêt, l'impact des conditions météorologiques afin que soit étudiée son élargissement aux déplacements domicile-travail, avec des adaptations nécessaires au regard des retours d'expériences. Ainsi, un renforcement de la fréquence des navettes est-il indispensable pour diminuer les temps de parcours. En effet, la Ville de Marseille considère que le transport maritime constitue une alternative sérieuse et rapide aux déplacements terrestres sur la zone littorale très utilisée.

• Réseau ferré

Nonobstant les projets lancés (ou à lancer) de transport urbain sur Marseille, l'accès aux bassins d'emploi, de formation, de services, de loisirs nécessite **que le train joue un rôle majeur** dans la Métropole, en articulation avec les réseaux de transport urbain. A l'échelle de Marseille, l'attente de la municipalité vis-à-vis de la Région porte sur la mise en œuvre à très court terme, en s'appuyant sur les voies ferrées existantes :

- d'un **véritable service de RER** reliant tous les 1/4h La Ciotat et Aubagne à Aix et Pertuis d'une part, à Vitrolles-Aéroport et Miramas d'autre part ;
- d'une desserte au 1/4h, via la halte d'Arenc-Euroméditerranée et les voies dites portuaires, d'une **halte à La Belle de Mai et à Saint-André**, voire également à Saint-Mauront et La Calade ;

Signé le 5 Octobre 2020

L'évaluation du PDU revêt une importance de premier ordre et c'est pourquoi la Ville de Marseille souhaite y apporter une contribution active à l'enquête publique et en participant aux groupes de travail dédiés aux différents sujets afin de s'assurer de la bonne atteinte des objectifs dans les orientations stratégiques de ce document.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil Municipal de prendre la délibération ci-après :

LE CONSEIL MUNICIPAL DE MARSEILLE
VU LE CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
VU LE CODE DES TRANSPORTS NOTAMMENT L' ARTICLE L1214-15
VU LA LOI N°82-1153 DU 30 DECEMBRE 1982 D'ORIENTATION DES
TRANSPORTS INTERIEURS
VU LA LOI N°96-1236 DU 31 DECEMBRE 1996 RELATIVE A L'AIR ET
L'UTILISATION RATIONELLE DE L'ENERGIE (LAURE)
VU LA LOI N°2000-1208 DU 13 DECEMBRE 2000 RELATIVE A LA SOLIDARITE
ET AU RENOUVELLEMENT URBAIN
VU LA LOI N°2005-102 DU 11 FEVRIER 2005 POUR L'EGALITE DES DROITS ET
DES CHANCES ET LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETE DES PERSONNES
HANDICAPEES
VU LA LOI N°2010-788 DU 12 JUILLET 2010 RELATIVE A L'ENGAGEMENT
NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT
VU LA LOI N°2014-58 DU 27 JANVIER 2014 DE MODERNISATION DE L'ACTION
PUBLIQUE TERRITORIALE ET D'affirmation DES METROPOLES
VU LA LOI N° 2015-991 DU 7 AOUT 2015 PORTANT NOUVELLE ORGANISATION
TERRITORIALE DE LA REPUBLIQUE
VU LA DELIBERATION DU CONSEIL METROPOLITAIN DE LA METROPOLE AIX-
MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 14 DECEMBRE 2017 APPROUVANT
L'ENGAGEMENT DE L'ELABORATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
DE LA METROPOLE ET EN DEFINISSANT LES MODALITES DE LA DEMARCHE
VU LA DELIBERATION DU CONSEIL METROPOLITAIN DE LA METROPOLE AIX-
MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 19 DECEMBRE 2019 APPROUVANT
L'ARRET DU PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA
METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE
CONSIDERANT LA TRANSMISSION POUR AVIS ADRESSEE PAR LA
METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE EN DATE DU 11 FEVRIER 2020 ET
REÇUE EN MAIRIE LE 18 FEVRIER 2020
CONSIDERANT QUE L'ARTICLE 28-2 ALINEA 2 DE LA « LOI LOTI » DISPOSE
QUE LE PROJET DE PDU EST SOUMIS POUR AVIS AUX CONSEILS
MUNICIPAUX
OÙ LE RAPPORT CI-DESSUS

DELIBERE

ARTICLE 1

La Ville de Marseille exprime un avis réservé sur le projet de Plan de déplacement Urbain (PDU) 2020-2030 de la métropole Aix-Marseille Provence et souhaite un amélioration sur les orientations et thématiques évoquées ci-avant.

ARTICLE 2

La Ville de Marseille souhaite participer activement à l'enquête publique et à toutes les étapes de déclinaisons opérationnelles du PDU sur son territoire.

Vu et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
MADAME L'ADJOINTE EN CHARGE DE LA
POLITIQUE DE LA VILLE ET DES MOBILITÉS
Signé : Audrey GATIAN

Signé le 5 Octobre 2020




**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AIX
EN PROVENCE N° DL.2020-219**

Séance publique du

12 octobre 2020

Présidence de Maryse JOISSAINS MASINI
Maire d'Aix-en-Provence

Accusé de réception en préfecture
Identifiant : 013-211300017-20201012- lmc1180191-DE-1-1
Date de signature : 15/10/2020
Date de réception : jeudi 15 octobre 2020


**OBJET : AVIS DE LA COMMUNE D'AIX EN PROVENCE SUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS
URBAIN DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE**

Le 12 octobre 2020 à 10h30, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix-en-Provence s'est réuni en session Ordinaire dans l'Amphithéâtre De La Verrière, 10 Rue des allumettes, 13 100 Aix-en-Provence, sur la convocation qui lui a été adressée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire, le 06/10/20, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

Monsieur Jonathan AMIACH, Madame Laurence ANGELETTI, Madame Béatrice BENDELE, Monsieur Moussa BENKACI, Madame Kayané BIANCO, Madame Brigitte BILLOT, Madame Odile BONTHOUX, Monsieur Jacques BOUDON, Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Monsieur Pierre-Paul CALENDINI, Madame Joëlle CANUET, Monsieur Rémi CAPEAU, Monsieur Pierre-Emmanuel CASANOVA, Monsieur Eric CHEVALIER, Madame Françoise COURANJOU, Madame Brigitte DEVESA, Madame Sylvaine DI CARO ANTONUCCI, Monsieur Cyril DI MEO, Monsieur Sylvain DIJON, Monsieur Laurent DILLINGER, Monsieur Gilles DONATINI, Monsieur Jean-François DUBOST, Monsieur Marc FERAUD, Madame Stéphanie FERNANDEZ, Monsieur Jean-Christophe GRUVEL, Monsieur Sellam HADAOUI, Madame Elisabeth HUARD, Madame Claudie HUBERT, Madame Amandine JANER, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, Monsieur Philippe KLEIN, Madame Perrine MEGGIATO, Madame Arlette OLLIVIER, Monsieur Alain PARRA, Monsieur Marc PENA, Madame Anne-Laurence PETEL, Madame Josy PIGNATEL, Madame Laure SCANDOLERA, Monsieur Pierre SPANO, Monsieur Francis TAULAN, Madame Françoise TERME, Madame Solène TRIVIDIC, Madame Fabienne VINCENTI, Monsieur Michael ZAZOUN, Madame Karima ZERKANI-RAYNAL.

Excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales:

Madame Dominique AUGÉY à Madame Odile BONTHOUX, Madame Agnès DAURES à Monsieur Pierre SPANO, Madame Sophie JOISSAINS à Madame Brigitte DEVESA, Madame Gaëlle LENFANT à Monsieur Marc PENA, Madame Sophie MEYNET DE CACQUERAY à Madame Laurence ANGELETTI, Monsieur Stéphane PAOLI à Madame Françoise COURANJOU, Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE à Madame Karima ZERKANI-RAYNAL, Monsieur Jules SUSINI à Monsieur Sellam HADAOUI.

Excusés sans pouvoir :

Monsieur Salah-Eddine KHOUIEL, Monsieur Jean-Louis VINCENT.
Secrétaire : Madame Kayané BIANCO

Monsieur Eric CHEVALIER donne lecture du rapport ci-joint.

de proposer aux métropolitains une solution de mobilité intermodale susceptible de représenter une alternative sérieuse à la voiture. L'objectif est de développer une mobilité adaptée aux typologies des communes et aux pôles stratégiques.

2. Un cadre de vie remarquable et respirable

Pour contribuer à la lutte contre le changement climatique, le Plan de Déplacements Urbains vise à réduire de 26% les émissions de gaz à effet de serre générées par la mobilité (hors navires et avions), et de 29% la consommation d'énergie finale (par rapport à 2012) tout en favorisant l'usage des énergies renouvelables .

Pour réduire les impacts négatifs de la mobilité motorisée sur la santé, il convient de diminuer les émissions de NOX de 75% et de 37% celles de particules fines PM 10 (par rapport à 2012).

Enfin, l'engagement porte sur la lutte contre l'insécurité routière, ainsi que sur la limitation des effets directs et indirects des infrastructures de transports sur la consommation d'espaces naturels et agricoles.

3. Une métropole attractive, fluide et accessible à tous

Cet enjeu ambitionne de rendre facilement accessibles les pôles urbains, économiques, universitaires et les portes d'entrée de la Métropole depuis les différents bassins de mobilité, notamment grâce à un rabattement efficace vers les pôles d'échanges multimodaux.

Il vise à réduire les temps de déplacement, en stabilisant voire en réduisant la saturation routière dans un contexte de développement urbain et économique, à garantir un droit à la mobilité pour tous, à diminuer la part du budget des ménages consacrée à la mobilité quotidienne et à permettre l'accès aux transports collectifs depuis toutes les communes de la Métropole.

4 Une combinaison de modes de déplacements accessible à tous

Pour atteindre en 2030 moins de 50% de déplacements en voiture ou en moto, le PDU a pour ambition de réduire la part modale de l'automobile sans passager de 51% à 46%, à travers notamment le développement du covoiturage.

Pour ce faire, l'aménagement de l'espace public sera apaisé, en réduisant la place de la voiture dans les centres urbains, pour favoriser la marche, solution à privilégier pour les déplacements de courte distance et multiplier par deux l'usage des transports collectifs urbains.

Le vélo et, dans une moindre mesure, les autres EDP (Engins de Déplacements Personnels : trottinette, Hoverboard...), deviennent des solutions de mobilité du quotidien pour les courtes et moyennes distances, en complément avec les transports publics.

Enfin, le PDU se propose d'offrir à plus de 90% des métropolitains un accès aux transports collectifs à haut niveau de service ou à un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ou un parc relais en moins de 15mn.

92 PEM, proposant 10 000 places de stationnement supplémentaires en parking-relais permettront de diversifier et d'interconnecter les solutions de mobilité. Le PDU vise à doubler l'usage des transports collectifs d'échelle métropolitaine, c'est-à-dire reliant deux bassins de mobilité.

Le PDU métropolitain définit sept axes stratégiques :

Le PDU s'appuie sur ces aménagements, en plus de ceux existants (les P+R, BHNS, Gare routière...) pour développer son réseau d'infrastructures de type Réseau Express Métropolitain (REM) et Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM).

C'est ainsi qu'en plus des existants, le PDU prévoit un P+R au nord d'Aix, au hameau de Lignane (150 places), et un autre à Barida (500 places)

A ce titre, il convient de noter que la localisation à Lignane n'apparaît pas en lien avec le projet de requalification de la gare de la Calade, où aucun P+R n'est positionné.

Le Réseau Express Métropolitain desservira Aix en Provence dans un sens Nord-Sud depuis Marseille : via l'Aréna, Barida , et le P+R Col. Jean Pierre ; et dans le sens Est – Ouest depuis Martigues: via l'Arbois, Les Milles, Krypton , Malacrida.

Un réseau vélo structurant ambitieux est mentionné, notamment sur des axes tels que :

- Puyricard/ centre-ville
- les Platanes / centre-ville
- Centre-ville / Malacrida / Tholonet

De même, qu'un fort réseau vélo maillé depuis les zones d'activités (les Milles, L'Arbois, Plan d'Aillane) vers les secteurs Aréna, Luynes, Pont de l'Arc.

Au-delà des objectifs et du contenu de ce document, il apparaît que d'autres éléments sont peu développés ou que certains ne paraissent pas en totale adéquation avec les besoins de mobilité sur Aix-en-Provence. On peut notamment citer :

- La question de la gestion du stationnement dans les bassins d'emplois. En contrepartie d'une bonne offre en transport en commun et parkings publics (zone de bonne desserte), le PDU envisage de diminuer l'offre de stationnement privé (Contrats de Desserte). Cela suppose donc une offre TC conséquente et très attractive (prix, simplicité d'utilisation) pour désengorger les accès aux zones d'activités, mais aussi d'aménager les voiries pour favoriser leur circulation. La mise en œuvre de ce sujet apparaît pour le moins assez complexe.

- La logistique et le « dernier kilomètre ». Le PDU reste très généraliste, il évoque des idées telles que charte partenariale de logistique, schéma directeur de logistique. Mais qu'en est-il de la localisation et de la gestion des lieux de rupture de charge ? A ce stade, le PDU n'apporte aucune précision.

- Le sujet des deux roues motorisées n'est que très partiellement abordé. Ce mode de déplacement, même s'il peut poser quelques problèmes de stationnement gênant dû à des comportements individuels inadaptés, est attractif et présente une alternative non négligeable pour des transports individuels souples et peu consommateurs d'espaces. Le PDU le passe sous silence sauf à critiquer le niveau de pollution des 2RM en se basant sur une étude parisienne très controversée.

- Concernant les transports en commun et les connexions de la ville avec le bassin métropolitain, on peut regretter qu'aucune liaison entre le quartier des facultés (Krypton / Fenouillères) avec Marseille n'est mentionnée, alors que les relations entre les 2 sites universitaires sont à développer. La liaison Marseille / P+R Colonel Jean Pierre semble excentrée et interroge sur son public cible.

DL.2020-219 - AVIS DE LA COMMUNE D'AIX EN PROVENCE SUR LE PLAN DE
DEPLACEMENTS URBAIN DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE-

Présents et représentés	: 53
Présents	: 45
Abstentions	: 0
Non participation	: 0
Suffrages Exprimés	: 53
Pour	: 38
Contre	: 15

Ont voté contre

Laurence ANGELETTI Béatrice BENDELE Pierre-Paul CALENDINI Agnès DAURES Cyril DI
MEO Elisabeth HUARD Claudie HUBERT Philippe KLEIN Gaëlle LENFANT Sophie MEYNET
DE CACQUERAY Alain PARRA Marc PENA Anne-Laurence PETEL Josy PIGNATEL Pierre
SPANO

Se sont abstenus

NEANT

N'ont pas pris part au vote

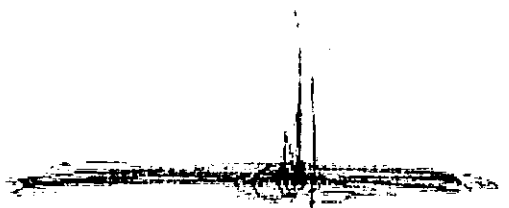
NEANT

Le Conseil Municipal a Adopté à la majorité
le rapport qui précède.

Ont signé Maryse JOISSAINS MASINI, Maire

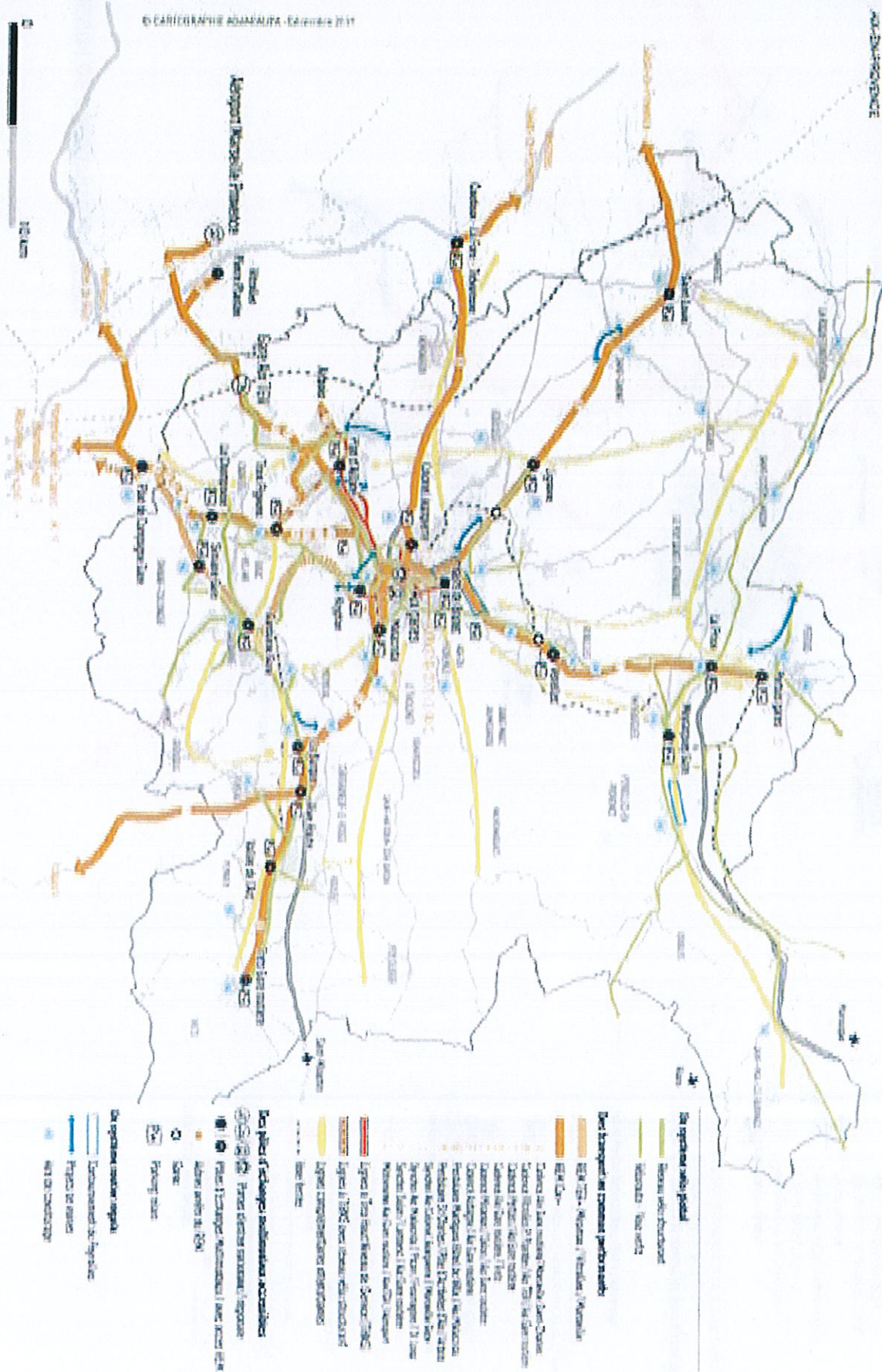
Président de séance et les membres du conseil présents :

L'adjoint ou le conseiller municipal délégué,
Madame Amandine JANER



BASSIN DE MOBILITÉ

© CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS 2004. Printed in the United Kingdom



BASSIN DE MOBILITÉ AIX-EN-PROVENCE

© CARTOGRAPHIE ADAM/AUPA - Décembre 2019



OBJECTIFS PRIORITAIRES

- OBJ. 2 - Une mobilité adaptée aux pôles stratégiques
- OBJ. 8 - L'accessibilité multimodale aux portes d'entrée
- OBJ. 11 - Plus de personnes par voiture
- OBJ. 15 - +50% d'usagers des transports

