

COPIL élargi

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

LA REUNION

PDU métropolitain - Comité de pilotage élargi

DATE DE LA REUNION

04/12/2019 à 15h

Etat, Communes et collectivités partenaires

Aix-en-Provence	GALLESE Alexandre	Adjoint au Maire	Présent
Aubagne	ROUSSET Alain	1 ^{er} adjoint au Maire	Présent
Auriol	REY Daniel	Conseiller Municipal	Présent
Auriol	FABRE Brice	Adjoint au DGS DGA Pôle Administration générale et affaires juridiques	Présent
Cabries	LUCIANI Michèle	Directrice développement territorial	Présente
Cabries	NANNERO-LAUZE Corinne	Direction développement territorial	Présente
Carnoux-en-Provence	MANNY Sandra	Adjointe au Maire	Présente
Carry-le-Rouet	DUPRAT Alain	Adjoint au Maire	Présent
Carry-le-Rouet	TRAPY Jean-Christophe	Conseiller Municipal	Présent
Châteauneuf-les-Martigues	LEVRAULT Martine	Adjointe au Maire	Présente
Charleval	WIGT Yves	Maire	Présent
Cuges-les-Pins	FAFRI Jacques	Adjoint délégué urbanisme et transports	Présent
Fos-sur-Mer	FIGUIERE Emmanuelle	Chargée des relations institutionnelles	Présente

COFIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

<i>Gignac-la-Nerthe</i>	<i>VANNET Hervé</i>	<i>Adjoint au Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>Istres</i>	<i>ARAGNEAU Alain</i>	<i>Adjoint au Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>Istres</i>	<i>CASADO Eric</i>	<i>Adjoint au Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>La Ciotat</i>	<i>LUZET Stéphane</i>	<i>DGST</i>	<i>Présent</i>
<i>La Ciotat</i>	<i>PATZLAFF Guy</i>	<i>1^{er} Adjoint au Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>La Fare les Oliviers</i>	<i>CRUZ Gérard</i>	<i>Adjoint au Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>La Roque d'Anthéron</i>	<i>SERRUS Jean-Pierre</i>	<i>Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>Les Pennes-Mirabeau</i>	<i>BIJAN Emmanuelle</i>	<i>Directrice adjointe ST</i>	<i>Présent</i>
<i>Les Pennes-Mirabeau</i>	<i>PATOT Gérard</i>	<i>Conseiller municipal</i>	<i>Présent</i>
<i>Mallemort</i>	<i>BRONDOLIN Christian</i>	<i>Conseiller municipal</i>	<i>Présent</i>
<i>Mallemort</i>	<i>GENTE-CEAGLIO Hélène</i>	<i>Maire</i>	<i>Présent</i>
<i>Marseille</i>	<i>BLUM Roland</i>	<i>Adjoint au Maire et VP Métropole</i>	<i>Présent</i>
<i>Marseille</i>	<i>DALBIN Sandra</i>	<i>Elue</i>	<i>Présente</i>
<i>Marseille</i>	<i>MONTECOT Pascal</i>	<i>Conseiller municipal</i>	<i>Présent</i>
<i>Martigues</i>	<i>PACCARD Stéphane</i>	<i>DGST</i>	<i>Présent</i>
<i>Métropole Pays d'Aubagne et de L'Etoile</i>	<i>BARTHELEMY Sylvia</i>	<i>Présidente du Conseil de Territoire</i>	<i>Présent</i>
<i>Métropole Territoire Marseille Provence</i>	<i>MONTAGNAC Jean</i>	<i>Président du Conseil de Territoire</i>	<i>Présent</i>
<i>Pays de Martigues et ville de Martigues</i>	<i>CAMBESSEDES Henri</i>	<i>Elu</i>	<i>Présent</i>

COFIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

Miramas	HIGLI Daniel	Conseiller municipal	Présent
Miramas	TASSONE Carmélo	Directeur service Aménagement et urbanisme	Présent
Pertuis	DIAS Jean-Jacques	Adjoint délégué aux transports	Présent
Puylobier	GUINIERI Frédéric	Maire	Présent
Roquefort-La Bédoule	BONTOUX Jocelyne	Adjoint au Maire	Présente
Roquefort-La Bédoule	ORGEAS Jérôme	Maire	Présent
Saint-Zacharie	INES Claude	Adjoint au Maire	Présent
Saint-Mitre-les-Remparts	ELLENA Frédéric	DGS	Présent
Saint-Mitre-les-Remparts	ALIPHAT Béatrice	Maire	Présente
Saint-Victoret	LEONARDO Erald	Adjoint au Maire	Présent
Saint-Victoret	ROIZON Laura	Responsable service urbanisme	Présente
Sausset-les-Pins	BERTRANDY-CAMPANA Mary-Christine	Adjointe au Maire	Présente
Septèmes-les-Vallons	MOLINO André	Maire	Présent
Venelles	PLAINDOUX Pierre	Directeur de Cabinet	Présent
Vitrolles	MONDOLONI Jean-Claude	1 ^{er} Adjoint au Maire	Présent

Equipes métropolitaines territoriales

Métropole Pays d'Aubagne et De l'Etoile	DELAUNAY Romain	Chef de projet	Présent
Métropole Territoire Marseille Provence	FOUQUE Valérie	Référente PDU DGA DUST	Présente

COPIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

<i>Métropole Territoire Marseille Provence</i>	<i>OLIVE Philippe</i>	<i>Conseiller technique du Président du Conseil de Territoire</i>	<i>Présent</i>
--	-----------------------	---	----------------

Métropole

<i>Conseil développement</i>	<i>GUILLEN Frédéric</i>	<i>Chargé de mission</i>	<i>Présent</i>
------------------------------	-------------------------	--------------------------	----------------

<i>Direction Métro Tramway</i>	<i>GROSSE-BEILAGE Jan</i>	<i>Chef du service Etudes générales</i>	<i>Présent</i>
--------------------------------	---------------------------	---	----------------

<i>Direction Métro Tramway</i>	<i>VIAUD Bernard</i>	<i>Directeur Adjoint</i>	<i>Présent</i>
--------------------------------	----------------------	--------------------------	----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>TONDUT Yannick</i>	<i>DGA</i>	<i>Présent</i>
---------------------	-----------------------	------------	----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>BRUN Annick</i>	<i>Directeur</i>	<i>Présente</i>
---------------------	--------------------	------------------	-----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>FERRARIN Sylvie</i>	<i>Directeur projet PDU</i>	<i>Présente</i>
---------------------	------------------------	-----------------------------	-----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>FOURNIER Patrice</i>	<i>Chef projet PDU</i>	<i>Présent</i>
---------------------	-------------------------	------------------------	----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>DEVAU Diane</i>	<i>Chargée d'études</i>	<i>Présente</i>
---------------------	--------------------	-------------------------	-----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>HAUSLER Clément</i>	<i>Chargé d'études en alternance</i>	<i>Présent</i>
---------------------	------------------------	--------------------------------------	----------------

<i>DGA Mobilité</i>	<i>CHÉDOZEAU Caroline</i>	<i>Assistante direction PDU</i>	<i>Présente</i>
---------------------	---------------------------	---------------------------------	-----------------

Partenaires institutionnels et associations

<i>ADAVA Pays d'Aix</i>	<i>CALLAND Philippe</i>	<i>Président</i>	<i>Présent</i>
-------------------------	-------------------------	------------------	----------------

<i>Aéroport Marseille Provence</i>	<i>WINO Romain</i>	<i>Chef département RSE</i>	
------------------------------------	--------------------	-----------------------------	--

<i>ARS</i>	<i>COULON Olivier</i>		<i>Présent</i>
------------	-----------------------	--	----------------

<i>ARS</i>	<i>HUMBERT David</i>		<i>Présent</i>
------------	----------------------	--	----------------

<i>CCIMP</i>	<i>DAVID Jean-Baptiste</i>	<i>Développeur territorial</i>	<i>Présent</i>
--------------	----------------------------	--------------------------------	----------------

<i>CCIMP</i>	<i>LAMET Jean</i>	<i>Administrateur</i>	<i>Présent</i>
--------------	-------------------	-----------------------	----------------

<i>Collectif Climat Pays d'Aix</i>	<i>DOMENACH Olivier</i>	<i>Vice-Président</i>	<i>Présent</i>
------------------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------

<i>Collectif Piéton à Marseille</i>	<i>BIGOT Martine</i>		<i>Présente</i>
-------------------------------------	----------------------	--	-----------------

COPIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

<i>Collectif Vélo en Ville</i>	<i>PIMENTEL Cyril</i>	<i>Coordinateur</i>	<i>Présent</i>
<i>Communauté d'agglomération Terres de Provence</i>	<i>MONCEAU Audrey</i>	<i>Chargée mission Transports</i>	<i>Présent</i>
<i>Communauté d'agglomération Terres de Provence</i>	<i>ZAVAGLI Claudette</i>	<i>Déléguée communautaire</i>	<i>Présent</i>
<i>Confédération des CIQ de Marseille</i>	<i>CHAPUS Jean-Marc</i>	<i>Président</i>	<i>Présent</i>
<i>Conseil de développement de la Métropole</i>	<i>BALU Hélène</i>	<i>Urbaniste</i>	<i>Présent</i>
<i>Conseil de développement de la Métropole</i>	<i>HERNANDEZ Frédérique</i>	<i>Enseignante-Chercheuse</i>	<i>Présente</i>
<i>Conseil régional</i>	<i>TOMMASINI Maxime</i>	<i>Président de la commission « transports et ports »</i>	<i>Présent</i>
<i>DREAL</i>	<i>TEISSIER Olivier</i>	<i>Chef du service STIM</i>	<i>Présent</i>
<i>Etat-DDTM 13</i>	<i>CHABRIER Valérie</i>	<i>Chargée de mission</i>	<i>Présente</i>
<i>Etat DDTM 13</i>	<i>D'ISSERNIOT Jean-Philippe</i>	<i>Directeur</i>	<i>Présent</i>
<i>FNAUT</i>	<i>PASCAL Jean-Michel</i>	<i>Secrétaire général</i>	<i>Présent</i>
<i>FNE13</i>	<i>COPPEY Stéphane</i>	<i>Secrétaire général NOSTERPACA</i>	<i>Présent</i>
<i>FNE13 et CVV</i>	<i>VEYRIE Gilbert</i>	<i>Administrateur</i>	<i>Présent</i>
<i>FNTV</i>	<i>SEGURET Antoine</i>	<i>Président départemental</i>	<i>Présent</i>
<i>RAMDAM</i>	<i>HANRARD Jean-Luc</i>	<i>Administrateur</i>	<i>Présent</i>
<i>RAMDAM</i>	<i>PETIT Jean-Yves</i>	<i>Président</i>	<i>Présent</i>
<i>Région PACA</i>	<i>CAUSSE Lise</i>	<i>DIGE</i>	<i>Présent</i>
<i>Région PACA</i>	<i>LEYDET Jean-Christophe</i>	<i>Chef de mission</i>	<i>Présent</i>
<i>RTM</i>	<i>PINA Catherine</i>	<i>Présidente du Conseil d'administration</i>	<i>Présente</i>
<i>RTM</i>	<i>VALABREGUE Gil</i>	<i>Directeur Marketing commercial</i>	<i>Présent</i>
<i>SNCF</i>	<i>MACARY Catherine</i>	<i>Responsable relations institutionnelles</i>	<i>Présente</i>
<i>Université Aix-Marseille</i>	<i>DOMEIZEL Mariane</i>	<i>Vice-Présidente Développement durable</i>	<i>Présente</i>
<i>Université Aix-Marseille</i>	<i>SIGNORET Stéphane</i>	<i>Direction Développement durable</i>	<i>Présente</i>
<i>Zone commerciale Plan de Campagne</i>	<i>ABELA Robert</i>	<i>Directeur exploitant, sécurité et développement</i>	<i>Présent</i>

COPIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

AMO et agences d'urbanisme

AGAM	BRUNNER Christian	Directeur	Présent
AGAM	CARADEC Laure-Agnès	Présidente	Présente
AGAM	LUFEAUX Romain	Collaborateur Présidente	Présent
AGAM	MORIN Gweltaz	AMO Concertation	Présent
AGAM	TINET Vincent	Référent mobilité Chef de pôle mobilité	Présent
ALGOE	FIASTRE Anaïs	AMO	Présente
ATMOSUD	MERCIER Sylvain	Chargé de prg	Présent
ATMOSUD	ROBIN Dominique	Directeur	Présent
AUPA	GARIBBO Patrick	AMO	Présent
AUPA	QUEMENEUR Camille	AMO	Présente
NICAYA Conseil	PERICHON Blandine	AMO Concertation	Présente

Ordre du jour

1.	PREMIERE PARTIE.....	9
1.1.	La concertation.....	9
1.2.	La stratégie de mobilité.....	9
1.3.	Du PDU aux PLM.....	10
1.4.	Ajustements apportés au PDU.....	10
1.5.	Echanges avec la salle.....	10
2.	DEUXIEME PARTIE : ANNEXE ACCESSIBILITE, RAPPORT ENVIRONNEMENTAL, ET EVALUATION.....	16
3.	CALENDRIER ET ETAPES A VENIR.....	18

Nota : le présent compte-rendu n'a pas vocation à retranscrire le contenu du support de présentation. Il retrace les échanges en séance et apporte des précisions par rapport au support présenté.

Roland. BLUM introduit la séance en remerciant l'ensemble des participants de leur présence. Lors du dernier comité de pilotage élargi du 5 juillet dernier, il avait été annoncé que l'arrêt du projet de PDU serait reporté à fin 2020, en raison notamment :

- Du besoin d'approfondir les échanges ;
- De l'incertitude sur l'avenir institutionnel de la Métropole ;
- De l'incertitude sur le bouclage financier.

Depuis cette date, les équipes en charge du PDU ont mené une concertation intensive pendant tout le mois de septembre avec les Communes et Territoires. Les discussions sur la fusion entre Département et Métropole ont été reportées à un calendrier plus éloigné. Enfin, l'avancée des discussions sur la Loi d'Orientation sur les Mobilités, dite LOM, votée le 19 novembre, a conforté les possibilités de créer un établissement public de financement des investissements de la Métropole en faveur des transports. La métropole souhaite donc saisir cette opportunité pour asseoir la crédibilité de sa demande auprès de l'Etat avec un PDU bouclé, chiffré et évalué, qui fait clairement apparaître le besoin de financement pour respecter les objectifs environnementaux.

C'est pourquoi il a été décidé de poursuivre le calendrier initial et de proposer l'arrêt du PDU au conseil métropolitain du 19 décembre prochain.

Cette contraction du calendrier n'a été possible que grâce au travail mené par les équipes PDU, qui ont dû reprendre la rédaction du document dans des délais contraints. R. BLUM les remercie pour leur engagement et la détermination avec laquelle ils ont mené à bien cette tâche. Il remercie également toutes les équipes des agences d'urbanisme qui ont dû suivre le même rythme, ainsi que les partenaires, dont les maires, leurs services et les associations, à qui il a été demandé de réagir très rapidement sur une version zéro du document PDU dans des délais également très courts. Pas moins de 70 contributions écrites ont été reçues.

Toutefois, si toutes les demandes ont été entendues et prises en compte, toutes n'ont pas pu être intégrées dans le document.

En effet, d'une part, le PDU est un document cadre de niveau stratégique qui n'a pas vocation à définir en détail l'ensemble des projets : ce sera le rôle des futurs Plans Locaux de Mobilité (PLM). Il est vrai que le PDU a innové en apportant une vision territorialisée des orientations ; cette spatialisation donne l'impression d'un niveau de détail important et amène des questions qui ne sont pas du niveau d'un PDU, mais du niveau des PLM.

D'autre part, certains projets nécessitent des études complémentaires qui garantissent leur faisabilité et permettent de les intégrer dans le PDU.

Enfin il est nécessaire d'élaborer certains schémas stratégiques, comme les schémas du réseau armature ferroviaire, des Transports Collectifs en Site Propre, du stationnement etc... pour valider certains projets, tout en restant dans le cadre d'ensemble du PDU.

Le PDU est un document évolutif. La loi prévoyait auparavant des procédures de révision, mais la LOM permet maintenant de mettre en œuvre des modifications simplifiées du plan pour renforcer son caractère opérationnel en matière de stationnement et de gestion de la voirie. Si certaines des demandes n'ont pu être inscrites dans le document initial, elles pourront éventuellement l'être dans une révision ultérieure, à l'occasion de l'intégration des différents schémas stratégiques.

Dans tous les cas, des réponses et explications seront apportées à toutes les contributions qui ont été reçues, en fin d'année ou au début d'année prochaine.

1. Première partie

1.1. La concertation

Les partenaires institutionnels (communes, État, Région, Département) ont été rencontrés pendant l'automne.

L'équipe PDU a pris en compte les remarques nombreuses faites sur la V0 du PDU. Les 70 contributions remises correspondent à environ 900 remarques, qui n'ont pas toutes pu être prises en compte dans la V1 remise le 3 décembre. Une V2 viendra compléter le travail et l'ensemble des contributions recevront une réponse écrite.

1.2. La stratégie de mobilité

Pour tenir compte d'une demande exprimée par certains élus, une stratégie à long terme, 2050, c'est à dire bien au-delà de la durée du PDU de 10 ans, est désormais intégrée dans le document. C'est la cible que l'on vise, le PDU en étant une 1ère étape. A cet horizon, la présence du digital dans les manières de se déplacer, les nouvelles mobilités et la transition énergétique auront contribué à inventer un nouveau modèle de développement, remettant profondément en cause la ville du tout automobile. Les investissements majeurs, notamment sur les infrastructures ferroviaires, auront produit leur plein effet, malheureusement modestes à 10 ans.

Le PDU va donc permettre de changer de trajectoire et de braquet immédiatement mais ses effets vont s'étaler dans le temps.

En outre, la mobilité ne peut pas apporter seule les réponses : une réduction forte de la place de la voiture doit s'accompagner d'un changement de modèle d'urbanisme.

Beaucoup de villes européennes ont de l'avance dans cette transition et peuvent nous servir d'exemple, Milan ou Madrid par exemple.

A 2050, la Métropole ambitionne de développer un système de mobilité global avec un véritable RER métropolitain, un réseau autoroutier reconverti pour être réellement multimodal, un réseau de pistes cyclables sécurisées et interconnectés et des centres villes réinvestis laissant une large place aux piétons.

1.3. Objectifs

En 2030, le PDU se donne pour cible, d'avoir réduit la part modale de la voiture individuelle et des deux-roues motorisés à moins de 50%. Il vise également une évolution de la part des transports collectifs de 10 à 15%, ainsi que la multiplication par 5 la part modale du vélo pour atteindre 5% et 32% pour la marche.

1.4. Du PDU aux PLM

La déclinaison territoriale a donné lieu à l'établissement de cartes par bassins, sur lesquelles les principes du système de mobilité à 2030 ont été inscrits.

Cette spatialisation a facilité l'appropriation du projet à l'échelle de la proximité. Toutefois, la difficulté majeure a été de représenter avec précision la superposition d'actions à cette échelle.

Les Plans Locaux de Mobilité (PLM) permettront de préciser certains points du PDU qui nécessitent une approche locale. Tout cela en application des objectifs et des actions énoncés dans le PDU. D'autres actions structurantes nécessitant un approfondissement macro feront l'objet de schémas directeurs ou d'études spécifiques.

Notamment, les itinéraires des projets de TC seront précisés lors d'études de faisabilité.

1.5. Ajustements apportés au PDU

L'équipe PDU présente les ajustements apportés au PDU, levier par levier en synthétisant les réponses aux quelque 900 demandes de précisions reçues.

1.6. Echanges avec la salle

M. Jean-Yves PETIT, président de l'association RAMDAM, a déposé une contribution signée par 3 fédérations d'associations NOSTERPACA, FNE13 et RAMDAM :

- Concernant le RER métropolitain : au vu du sentiment que la desserte ferroviaire régresse, il serait pertinent qu'au moins l'offre se maintienne avant même de se développer et de penser à un tramway entre Aubagne et Marseille. Un train toutes les 20 min entre Aubagne et Marseille serait un minimum.
- Concernant le vélo : il trouve étonnant qu'on puisse dire qu'on en fait trop. M. PETIT invite la Métropole à se doter des ressources humaines nécessaires pour mettre réellement en œuvre le Plan Vélo.
- L'offre de transports est parfois inexistante le week-end sur certains territoires. De même, les transports tôt le matin ou tard le soir sont inexistantes.
- La mention qui est faite dans la présentation « pour des raisons financières on pourrait ne pas être capable de répondre aux enjeux environnementaux » pose question. Des choix politiques doivent être faits.

M. Cyril PIMENTEL de l'Association Vélo en Ville à Marseille, estime que l'objectif de part modale est bien en-dessous de l'objectif gouvernemental, en deçà des objectifs de certaines métropoles comme Strasbourg ou Grenoble

Par ailleurs, si le linéaire des aménagements structurants a été défini, celui des aménagements complémentaires n'est pas clairement identifié dans le PDU, on peut donc s'inquiéter de sa mise en œuvre et de son suivi, qui pourra donner lieu à interprétations.

Dans le PDU de MPM, 185 kilomètres d'aménagements auraient dû être réalisés pour le vélo ces 7 dernières années. Nous n'avons malheureusement pas observé la création d'un tel linéaire.

Il estime que la Métropole fait un « retour dans les années 1980 » en ne consacrant qu'une demie page seulement sur la régulation du stationnement dans le document PDU, et en omettant de fixer des objectifs chiffrés de stationnement payant.

Des échéanciers doivent être détaillés pour chacune des actions en faveur du vélo. Les PLM doivent disposer d'enveloppes budgétaires dédiées au vélo (et non pas aux projets de voirie). Enfin, le suivi du PDU ne représente que 3 pages dans le PDU. Si l'on se réfère au précédent PDU, on peut craindre qu'à nouveau rien ne soit fait.

Mme Mariane DOMEIZEL, VP déléguée au développement durable à Aix-Marseille Université, rappelle qu'environ 100 000 personnes (étudiants et enseignants) viennent et repartent d'un site universitaire chaque jour. Il est important d'intégrer dans le PDU la problématique des rythmes de vie différents des étudiants. Par ailleurs, AMU souhaite être consultée sur la tarification étudiante (qui a récemment augmenté sans concertation préalable) et être partenaire dans l'élaboration des PLM (en effet, le décalage – même de 5 min – d'un horaire peut être significatif pour un étudiant). En points complémentaires, Mme DOMEIZEL évoque :

- Le P+R St Jérôme, mal positionné au regard des besoins de déplacement des étudiants.
- Pour se rendre à Luminy, l'usage de la voiture reprend car les temps de parcours sont les mêmes qu'en TC.
- La nécessité de tenir davantage compte des liens entre les différents sites universitaires.

M. Jean-Pierre SERRUS est satisfait que l'arrêt du PDU soit proposé le 19 décembre. Les 3 mois de concertation supplémentaire ont été utiles car ils ont permis d'apporter des éléments complémentaires demandés par les communes.

L'interrogation reste encore plus forte sur le financement : en 3 mois, davantage de PEM, davantage de TCSP... et davantage de besoin en financement. Le 19/12, l'arrêt du PDU sera approuvé, la question budgétaire sera abordée. Certes ce n'est pas un programme de financement, mais la responsabilité des 92 maires et des responsables métropolitains est très forte. Nos concitoyens ne comprendront pas que les élus ne se donnent pas les moyens de résoudre leurs problèmes de déplacement. Sur la base d'un sondage effectué auprès des habitants de La Roque d'Anthéron, la mobilité constitue le problème n°1.

M. SERRUS demande à la Conférence des maires de faire du budget un exercice de priorisation des actions collectives de la métropole et demande de prendre ensemble un engagement simple qui consiste à arriver à financer le PDU.

M. Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier, félicite les équipes pour le travail accompli.

Il commente les propos de M. SERRUS et souhaite que ce dernier apporte des éléments tangibles concernant la baisse de la dotation des communes.

Il demande également une cartographie des 25 PLM.

Enfin, en lien avec l'approbation du PLUi de Marseille Provence, il demande si les emprises sont définies pour effectuer les réserves foncières dans les PLUi afin d'éviter les éventuels surcoûts lorsque les infrastructures devront être construites.

M. Jean-Luc DEBARD, du Collectif Climat Pays d'Aix, estime que les ambitions de part modale TC (passage de 10 à 15%) sont médiocres et pas à la hauteur des enjeux climatiques. Il s'interroge sur la sous-utilisation des voies ferroviaires existantes au regard du nombre d'études déjà réalisées. De même, il s'interroge également sur la pertinence de la réalisation des voies réservées sur autoroutes mises en place pour les cars sur les bandes d'arrêt d'urgence, fréquemment embouteillées et qui ne desservent pas suffisamment les communes sur leurs trajets. Enfin, il questionne sur les impacts du projet de déviation au péage de la Barque en direction de Trets, qui pourrait générer du trafic poids lourds supplémentaire sur la RD6.

Mme Laure-Agnès CARADEC, conseillère de la Métropole, VP du territoire Marseille-Provence, et présidente de l'AGAM, félicite les équipes, et notamment l'AGAM pour le travail accompli. Elle rappelle qu'il existe des politiques nationales, et que tous les maux ne peuvent pas être reprochés à la métropole. Le PDU est de grande qualité, très lisible, avec un contenu pédagogique. La déclinaison par bassin montre le souci de couvrir toutes les problématiques dans les territoires. Certains trouvent que ce n'est pas assez ambitieux, d'autres que c'est trop cher. Comme cela a été évoqué précédemment, la première priorité est la mobilité. C'est d'elle que découlent les problématiques d'emploi et d'habitat. En conséquence, c'est un devoir de la part des élus de trouver des solutions de financement du projet.

Le PDU évalue également l'impact sur l'environnement, certaines questions évoquées plus tôt trouveront leurs réponses dans la suite de la présentation.

Il est élaboré en cohérence avec les documents d'urbanisme : on densifie la ville là où il y a des réseaux structurants de transport en commun.

Elle estime très pertinent que le PDU soit arrêté en même temps que l'approbation du 1^{er} PLUi du CT1. Les directions en charge de ces sujets se parlent et s'alimentent mutuellement.

M. Maxime TOMMASINI, représentant du Conseil régional, remercie également les équipes pour le travail de qualité accompli. En réponse à certaines remarques soulevées :

- Il rappelle que la Région contribue de façon importante à la réponse aux besoins de déplacements dans la Métropole. Le travail partenarial Région/Métropole doit donc continuer, avant et après les élections municipales.
- La prise en compte de l'horizon 2050 dans le PDU est intéressante car cohérente avec le SRADDET.
- Les investissements sur la Côte Bleue ont permis le maintien de 2 trains par heure sur cette ligne, fréquence qu'il est aujourd'hui difficile d'augmenter en raison de la saturation de la gare St Charles.
- Sur la ligne Marseille-Aubagne, la Région a fait le choix politique de favoriser la régularité et le cadencement, au détriment de la fréquence (de 2 trains/h dans certaines gares).
- En ce qui concerne l'augmentation de la tarification étudiante déplorée par Aix-Marseille Université, les abonnements régionaux pour le trajet école/domicile sont passés de 15€ à 110€ par an, ce qui reste très raisonnable, avec une plus grande souplesse d'utilisation et un demi-tarif pour les personnes qui ont un quotient familial inférieur à 500€. En outre, un « pass intégral » a été mis en place avec la Métropole : un étudiant peut utiliser le TER mais aussi l'ensemble des réseaux métropolitain, et il sera décliné dans toute la région. L'objectif est d'inciter aux déplacements en train dans toute la région quel que soit le motif du déplacement.
- Il estime que l'usage du vélo peut monter en puissance.

COPIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

M. Alexandre GALLESE, membre du bureau de la Métropole délégué à la stratégie environnementale au Plan Climat et à la prévention des risques Adjoint au maire d'Aix-en-Provence, félicite les services pour la qualité du travail. Il n'est pas aisé de passer d'un PDU intercommunal à un PDU métropolitain.

Il remercie également l'équipe PDU d'avoir pris en compte quelques remarques notamment sur la voie ferrée Aix-Rognac. La LOM va peut-être permettre de donner un coup d'accélérateur au ferroviaire en offrant d'autres solutions que le train, pour accélérer les projets tout en développant l'usage de la voie ferrée.

En ce qui concerne le financement, il estime important de ne pas limiter les ambitions au motif de problématiques financières. Il est fondamental pour la métropole de montrer son ambition.

Ce PDU est un excellent travail, dont les ambitions politiques sont alignées avec celles du PCAEM. L'amélioration des déplacements fait l'objet d'un consensus politique et territorial.

Il rappelle que de nombreux élus et organismes ont participé à l'élaboration du projet de PDU, notamment l'Agence d'urbanisme du Pays d'Aix.

Mme Sylvia BARTHELEMY, Vice-Présidente de la Métropole et Présidente du territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, remercie les équipes pour ce document et remercie R. BLUM pour sa patience et son écoute.

Le Pays d'Aubagne et de l'Etoile élabore actuellement son PLUi. Le Val'tram est au cœur du PADD et du futur PLUi. Les projets d'urbanisme seront déclinés autour de ce projet. Mme BARTHELEMY est donc heureuse de voir ce projet confirmé dans le PDU, ainsi que ses potentiels raccordements à Marseille et Gardanne puis au Pays d'Aix.

Elle s'interroge sur une tournure de la page 92 du PDU où il est fait allusion au fait que le projet ne serait pas duplicable sur d'autres territoires. Elle craint que cela ne fragilise le projet du Val'tram.

M. André MOLINO, maire de Septèmes-les-Vallons, en réponse à M. SERRUS, souhaite que l'Etat tienne ses engagements pris auprès de la Métropole. La mobilité constitue certes le dossier le plus important, mais son amélioration ne peut se faire au détriment des communes et de leurs politiques de proximité.

M. Jean-Pierre SERRUS rappelle que le gouvernement précédent avait envoyé 4 hauts fonctionnaires pour analyser l'Agenda de la mobilité, ce qui avait abouti à des discussions sur l'accompagnement de l'Etat pour la réalisation et le financement de cet important projet de mobilité de la métropole. Pour autant on ne peut pas affirmer que le problème n'est pas de la responsabilité des élus de la Métropole. Il faut que les signaux envoyés par la Métropole soient forts. Il faut que les 2 financeurs possibles s'accordent, mais la responsabilité des élus métropolitains est essentielle. Ils doivent affirmer que la mobilité est la priorité des priorités. Si cela n'est pas fait, le dialogue sera impossible.

Mme Jeanne LAMANT, élue de la commission mobilité à la Chambre de Commerce et de l'Industrie, remercie les services pour ce document et rappelle que la CCI s'est engagée dès le vote de l'Agenda de la mobilité métropolitaine. Elle souhaite que les portes d'entrées métropolitaines soient priorisées, de même que l'accessibilité des zones d'emplois. Il existe au-delà des 5 grands sites d'emplois ciblés, d'autres pôles générateurs d'emplois. La CCI se tient à disposition de la Métropole pour travailler sur ce sujet dans le cadre des PLM.

Mme Béatrice ALIPHAT, Conseillère du territoire Pays de Martigues et maire de St Mitre-les-Remparts, rejoint M. SERRUS sur les aspects du financement ainsi que M. GUINIERI sur les PLM. Elle s'interroge sur le niveau de détail de ces documents et sur leurs périmètres. En particulier, la commune de St Mitre-les-Remparts se situe entre deux bassins ; son positionnement a changé depuis le projet de PDU élaboré par le SMGETU. Elle souhaite que les PLM déclinent bien précisément le PDU, notamment pour les voies structurantes.

A ce titre, elle demande si le contournement de Port-de-Bouc est bien pris en compte dans le PDU ainsi que le barreau structurant qui le relie à la RD5.

Mme Martine BIGOT, représentante de l'Association 60 millions de Piétons et du Collectif Piéton à Marseille, indique que la question des PMR est à mettre en avant, et concerne l'ensemble des piétons au-delà de la question du handicap, les jeunes enfants, les personnes avec poussettes, les personnes âgées, ...

Elle a trouvé beaucoup d'intérêt à la lecture du document PDU et y retrouve des éléments de langage du Collectif piétons, et des rappels à la loi qui envoient des signaux forts. Il est cependant nécessaire d'aller plus loin sur les points suivants :

- S'emparer de la question du stationnement à cheval sur les trottoirs à Marseille ;
- Inverser les projets sur la ville de Marseille : même si la piétonisation est agréable, il est prioritaire de réhabiliter les trottoirs et les cheminements des marseillais – et pas seulement sur certains secteurs touristiques ;
- Ne pas penser qu'en communiquant on va régler tous les problèmes de stationnement et d'incivilité des terrasses commerçantes. Il faut former les agents aux nouvelles directives
- Développer le contrôle du stationnement (payant et sauvage) dans l'espace urbain avec des scan cars pourquoi pas mais également avec des agents municipaux ;

M. Jean-Marc CHAPUS, Président de la confédération des CIQ, remercie pour la qualité du document. Il souhaite que les CIQ soient associés à la réalisation des PLM notamment à Marseille en valorisant le travail en cours avec la RTM. Il appuie l'importance de la prise en compte des piétons.

M. Jean MONTAGNAC, Président du territoire Marseille-Provence et maire de Carry-le-Rouet, estime que la Côte Bleue est le « parent pauvre » du PDU, même si la Région a prévu de réaliser des travaux conservatoires sur la liaison ferrée de la Côte bleue. Un travail important devra être effectué sur ce sujet, mais aussi sur les liaisons notamment avec Aix.

Dans le PDU, il est fait mention d'une voie verte sur la Côte Bleue, ce qui paraît aberrant au regard de la topographie des lieux.

En réponse à 60 millions de Piétons sur la priorisation des cheminements piétonniers, il souligne que l'aménagement des villes démarre généralement par le centre-ville, et c'est ce qui est mis en œuvre à Marseille. Il précise que les aménagements s'étendent déjà au-delà du centre-ville (Jarret, Cours Lieutaud...).

Il partage l'intervention de M. SERRUS : entre 2014 et 2015, certains territoires ont augmenté de façon importante les attributions de compensation, ce qui représente 100M€ qui pourraient être réorientés vers la mobilité.

Il fait appel au courage des élus, car des investissements sont parfois inscrits, en contradiction avec l'intérêt métropolitain. Il est donc important de définir l'intérêt métropolitain.

Jean-Philippe D'ISSERNIO, Directeur de la Direction Départementale des territoires et de la Mer, questionne la Métropole sur la priorisation des PLM. Quels seront les critères de priorisation dans leur élaboration ?

Il souhaite par ailleurs que soit davantage évoquée la mobilité dans les Quartiers relevant de la Politique de la Ville.

M. Henri CAMBESSEDES, vice-président du territoire Pays de Martigues, remercie la Métropole pour les réponses apportées aux interrogations de son territoire. Il rappelle au titre de réponse à M.D'ISSERNO que le projet de BHNS de ce territoire reliera et désenclavera l'ensemble des quartiers d'habitat prioritaires de Martigues et Port De Bouc. Par ailleurs, il souhaite que ce BHNS puisse un jour relier St Mître-les-Remparts.

Sur la Côte Bleue, il y a un véritable problème de cadencement des trains ; il invite la Région à se pencher sur la fiabilité du réseau ferroviaire.

Mme Mary-Christine BERTRANDY-CAMPANA, adjointe à la Mairie de Sausset-les-Pins, remercie la Métropole d'avoir intégré dans le projet le TER+ de la Côte Bleue. Il est nécessaire d'avancer sur la question ferroviaire.

M. Yannick TONDUT DGA Mobilité fournit les éléments de réponse suivants aux questions et remarques formulées.

Concernant le vélo :

Le « retour aux années 1980 » évoqué est un peu excessif. Il indique que la part modale vélo de la ville de Strasbourg est de 16% et celle de la métropole de Strasbourg de 8%. L'objectif pour la métropole AMP de part modale vélo de 5%, se traduit par une part modale pour Marseille autour de 10 % et de 15% en centre-ville. Il s'agit d'un objectif ambitieux et réaliste.

Le Plan Vélo est très précis pour les 5 prochaines années, au-delà ce sont les PLM qui vont être précis sur le déploiement des investissements dans tous les domaines en particulier sur les modes de proximité.

Y TONDUT propose par ailleurs de renforcer la visibilité de la thématique piétons au regard des remarques apportées par Mme Bigot, notamment la libération des trottoirs de l'occupation plus ou moins tolérée des voitures, et la formation des agents.

Concernant les PLM :

Ils permettent d'articuler la grande échelle métropolitaine avec un souci de proximité.

Pour la 1^{ère} année, l'objectif est d'avoir différents cas de figure représentatifs de la diversité de la métropole : au moins un bassin de proximité sur Marseille, un bassin en territoire rural et un autre type de territoire pour affiner la méthodologie.

Il saisit les appels de la CCI et d'AMU sur ce sujet.

Il précise qu'une étude spécifique sera lancée en 2020 sur les quartiers ANRU et qu'une technicienne vient d'être nommée sur cette mission.

Concernant le volet coûts :

Beaucoup de contributions reçues, des questions dans cette salle demandent des investissements encore plus importants, mais on ne peut laisser croire que tout peut être fait, il y a des limites aux budgets.

Concernant l'offre en transports collectifs les soirs et weekend, elle sera mise en place pour les lignes à haut niveau de service. En revanche, sur les petites lignes, cela ne sera pas possible partout faute de moyens.

M. BLUM Vice-Président en charge de la mobilité complète les réponses apportées.

Le financement est bien avant tout le problème de la métropole. La métropole doit coordonner les financements apportés par l'Etat et les collectivités. Si la métropole a été créée, c'est en grande partie pour le développement des transports au vu du retard considérable accumulé. La Métropole n'a pas encore atteint sa maturité, c'est-à-dire que ces représentants ne sont pas élus au suffrage universel. En conséquence, il appartient à ses élus de faire des choix, notamment à travers ce PDU et ensuite en assumant financièrement ses orientations et ses projets.

Aujourd'hui la métropole est liée par un pacte de gouvernance financier et fiscal, qui lie la métropole et les communes qui la composent.

M. BLUM attend de l'Etat qu'il respecte les engagements pris à la création de la métropole. Cependant, le vrai problème ne réside pas tant dans l'importance de l'enveloppe financière que l'Etat apporterait, mais d'une part, dans le renoncement à une réforme institutionnelle pourtant bien engagée avec une vraie collectivité territoriale élue au suffrage universel sur la base de projets qui auraient mis le projet phare des transports au cœur des programmes avec la volonté politique et financière de réaliser ces investissements ; et d'autre part, dans la constitution d'un établissement public de financement des infrastructures de transport doté de moyens financiers adaptés. Il se félicite des opportunités que peut offrir la LOM en la matière.

Il insiste sur le fait que la question du financement de la mobilité est bien le problème de la Métropole et non celui « des autres. »

2. Deuxième partie : annexe accessibilité, rapport environnemental, et évaluation

Le projet de PDU emporte une conception large de la notion de PMR emportant notamment les personnes âgées, les plus jeunes enfants, soit environ 300 000 personnes. L'accessibilité est au cœur des projets de transports collectifs comme le métro ; il convient de finaliser les PAVE (Plan d'Accessibilité Voirie et Espaces Publics).

Le PDU atteint globalement ses objectifs environnementaux. Il est rappelé à cet égard que l'évaluation environnementale du PDU porte sur le projet et non sur chacune des opérations qui le composent et qui feront l'objet individuellement en tant que de besoin d'une étude d'impact.

En matière de part modale les objectifs sont atteints : une diminution de 11% de l'utilisation de la voiture, une augmentation de 5% de la part modale des transports collectifs, et le passage à 5% de part du vélo. La circulation routière diminue quant à elle de 8% dans le cadre d'une forte augmentation du trafic routier. L'ensemble est positif pour la santé publique et l'accès aux

transports collectifs est fortement augmenté puisque 94% des métropolitains peuvent accéder à moins de 500 mètres au réseau métropolitain.

Les objectifs de qualité de l'air et d'émission de gaz à effet de serre sont également atteints dans leur ensemble : -26% de diminution des GES et -35% de PM 10 par exemple.

Du point de vue financier, le PDU représente un engagement pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage de 7mds d'euros, ainsi qu'un effort substantiel sur la période de la part de la métropole à hauteur de 4.6 mds. L'augmentation de l'investissement attendu s'élève à 200 à 350 millions par an. En matière de charges de fonctionnement, la nouvelle offre les fait augmenter à hauteur de 100 millions, à comparer à l'évolution des indices contractuels, estimée à 230 millions à l'échéance du PDU en 2030.

La stratégie du financement du projet repose principalement sur la possibilité de créer un établissement public de financement partenarial et de réalisation des infrastructures de transport, telle que la LOM en offre la perspective aujourd'hui. Le contrôle et la stabilisation des coûts de fonctionnement s'imposera, notamment par la maîtrise des kilomètres parcourus par une relecture des réseaux.

3 Le calendrier

Rappel des éléments de procédure restant à accomplir : l'arrêt du projet lors du Conseil Métropolitain du 19 décembre prochain, la consultation des PPA puis l'enquête publique et l'approbation définitive en début 2021.

M. Stéphane COPPEY, Secrétaire général de l'association Usagers des Transports des TER PACA et membre du collectif vélo en ville et de France Nature Environnement constate que tout ce qui a été présenté à l'air possible, et s'interroge sur les raisons qui ont fait que cela n'avait pas encore été réalisé.

Sans un nouveau pacte financier, on aura du mal à tout mettre en œuvre.

Mais tout n'est pas dépendant de l'argent. L'affectation des boulevards urbains aux bus ou aux vélos ne demande pas beaucoup d'investissement. Il s'étonne que la requalification du Jarret fasse moins de place aux bus, que la L2 soit fermée presque toutes les nuits et que les cars Aix-Marseille soient toujours englués dans les embouteillages en sortie de Marseille. Il se demande si tout est réellement mis en œuvre pour limiter la place de la voiture alors que 600M€ sont prévus pour des projets routiers. Or, plus on réalise de projets routiers, plus il y aura de voitures.

M. Frédéric GUINIERI indique que l'attribution des compensations en 2020 pour les communes s'élève à 637M€. Financer le PDU en utilisant uniquement une partie de ces attributions mettrait en péril l'ensemble des 92 budgets communaux ; ce n'est pas une solution suffisante, l'aide de l'Etat est donc indispensable.

Il s'interroge aussi sur l'évolution des déplacements. Il souhaite au-delà d'une évaluation en nombre de kilomètres, une approche en nombre de déplacements.

Mme Martine BIGOT du Collectif 60 Millions de piétons, souhaite avoir un point d'avancement sur les PAVE. Elle alerte également sur l'urgence du plan piéton à Marseille.

M. CAMBESSEDES souhaite connaître l'avancement de la création d'un établissement public. Il rappelle par ailleurs à M. COPPEY la nécessité de réaliser des travaux d'infrastructures routières importants à l'ouest (liaison Fos-Salon et contournement de Martigues Port de Bouc). Le territoire du Pays de Martigues se situe sur l'interland portuaire que les infrastructures permettent de connecter. C'est donc fondamental pour le territoire.

M. BLUM précise que la LOM, ouvrant la possibilité de la création de cet établissement de financement n'est pas encore promulguée. Il faudra donc attendre cette promulgation ainsi que les décrets d'application nécessaires.

- **M. TONDUT** donne les éléments de réponse suivants : La LOM comporte deux articles qui ouvrent des perspectives pour le financement du PDU. L'un autorise le Gouvernement à créer par voie d'ordonnances des établissements publics fiscalisés destinés à financer et à réaliser de grands projets d'infrastructures. Le second l'oblige à présenter au Parlement un rapport sur l'opportunité de créer un établissement public chargé de concevoir et de financer un programme d'infrastructures de transport spécifique à notre métropole Il n'est donc pas décidé d'en créer pour l'instant. Mais un espace de dialogue est ouvert.
- Il y a en effet des projets routiers à réaliser, mais il y a très fort rééquilibrage au profit des TC. Les projets structurants sont en lien avec le GPMM ; malgré une politique de report modal vers le fer très volontariste, le trafic du GPMM est en forte croissance – ce qui est par ailleurs une bonne nouvelle pour l'économie locale. La pression locale des poids lourds sur certaines communes est importante. Les projets de contournements routiers ont pour vocation de délester la voirie locale, qui deviendra support de multimodalité, pas d'augmenter globalement la capacité routière.
- Sur la question des trafics en valeur absolue, il confirme qu'en 2030 une baisse significative du trafic routier est prévue, malgré la croissance démographique.
- Les PAVE sont bien recensés dans l'annexe accessibilité du PDU.
- Le plan piéton fait partie des nombreux documents stratégiques du PDU et démarrera en 2020.

3. Calendrier et étapes à venir

Deux projets de délibération seront proposés au Conseil métropolitain du 19 décembre :

- Le bilan de la concertation
- La délibération d'arrêt du PDU.

La consultation des PPA est prévue après l'arrêt du projet, début 2020. Les PPA auront 3 mois pour se prononcer.

La Métropole poursuivra la démarche, avec une enquête publique prévue d'ici la fin du premier semestre 2020 et une approbation début 2021.

Elaboration du PDU Aix-Marseille Provence

COPIL élargi

du 04/12/2019 à 15h

Mr BLUM remercie l'assemblée pour sa participation, précise que l'arrêt du projet de PDU sera soumis au vote du Conseil métropolitain du 19 décembre prochain et clos le COPIL .