

**DEPARTEMENTS des BOUCHES DU RHONE, de VAUCLUSE et du VAR**

**METROPOLE AIX – MARSEILLE - PROVENCE**

**Projet de PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS**

(Arrêté Métropole Aix-Marseille-Provence du 19 mars 2021)

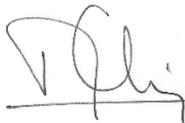
***ENQUETE PUBLIQUE :***     ***20 Avril 2021 – 21 Mai 2021***

PREMIERE PARTIE : **RAPPORT de la Commission d'Enquête**

SECONDE PARTIE : **CONCLUSIONS & AVIS de la Commission d'Enquête**

---

***Alain CHOPIN***  
*Président de la commission d'enquête*



***Guy SANTAMARIA***  
*Commissaire enquêteur*



***Christian PELLET***  
*Commissaire enquêteur*





**DEPARTEMENTS des BOUCHES DU RHONE, de VAUCLUSE et du VAR**

**METROPOLE AIX – MARSEILLE - PROVENCE**

**Projet de PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS**

(Arrêté Métropole Aix-Marseille-Provence du 19 mars 2021)

***ENQUETE PUBLIQUE : 20 Avril 2021 – 21 Mai 2021***

PREMIERE PARTIE : **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

# SOMMAIRE

---

## PREMIERE PARTIE : **RAPPORT de la Commission d'Enquête**

---

### **CHAPITRE – 1 - GENERALITES – DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

---

1-1...OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	07
1-2...RAPPEL DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES REGISSANT CETTE ENQUETE.....	07
1-3...DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE.....	08
1-4...EN PERIODE DE PANDEMIE ET ENTREE EN VIGUEUR D'UNE NOUVELLE LOI UN DEMARRAGE D'ENQUETE HORS NORMES.....	08
1-5...ORGANISATION DE L'ENQUETE - ARRETE DE MADAME LA PRESIDENTE DE LA METROPOLE AMP.....	10
1-6...DEMARCHES PRELIMINAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE (reportée du 4 novembre 2020 au 20 avril 2021 en raison de la pandémie) .....	13
1-7...DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	15

## **CHAPITRE – 2 - PRESENTATION GENERALE DU PROJET - COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE**

---

2-1...LE MAITRE D'OUVRAGE .....	22
2-2...LE PROJET DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE .....	23
2-3...COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE .....	26

## **CHAPITRE – 3 - ANALYSE DE L'AVIS DE LA MRAE ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)**

---

3-1...LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAe).....	27
3-2...LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA).....	29

## **CHAPITRE – 4 - LES CONTRIBUTIONS VERSEES AU PROJET DE PDU**

---

4-1...LE DOSSIER D'ENQUETE.....	47
4-2...LES VISITES .....	49

## **CHAPITRE – 5 – PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

---

5-1...LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE.....	71
---	----

## **CHAPITRE - 6 - DEROULEMENT DE L'ENQUETE - Sa poursuite du 22 mai 2021 au 14 juillet 2021**

---

6-1...DU 21 MAI AU 14 JUIN 2021, DATE DE REMISE DU PV DE SYNTHESE AU MOA.....	97
6-2...DU 15 JUIN AU 15 JUILLET 2021.....	99

## DEUXIEME PARTIE :

# CONCLUSIONS ET AVIS de la Commission d'Enquête

---

### CHAPITRE – 7 - MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ANALYSE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

---

7-1. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS SPECIFIQUES POSEES PAR LA COMMISSION.....	103
7.2. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DE LA MRAE.....	158

### CHAPITRE – 8 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

QUATRE RESERVES.....	194
SIX RECOMMANDATIONS.....	196

---

INVENTAIRE DES 38 PIECES VERSEES AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE.....	198
---	-----

# CHAPITRE - 1

## GENERALITES

### DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

#### **1-1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE :**

L'enquête publique porte sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole-Aix-Marseille-Provence pour la période 2020-2030 et sur le territoire de la Métropole-Aix-Marseille-Provence.

Le projet de PDU métropolitain a pour principales caractéristiques de définir un diagnostic de la mobilité sur le territoire, une stratégie et un plan d'action en vue de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises sur la période 2020-2030.

A l'issue de l'enquête, le Conseil de la Métropole-Aix-Marseille-Provence après avis simple des conseils de territoires, se prononcera par délibération sur l'approbation du PDU. Il pourra au vu des résultats de l'enquête publique, décider s'il y a lieu d'apporter des modifications au projet en vue de cette approbation.

#### **1-2. RAPPEL DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES REGISSANT CETTE ENQUETE**

- Art L1214-1 à 1214-38 du Code des Transports relatifs aux Plans de Mobilité
- Art L1231-1 à 1231-18 du Code des Transports relatifs à l'organisation générale des services de la mobilité
- Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 portant organisation des mobilités
- Art L123.1 à L 123-18 et R123.1 à R123-27 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques comportant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement,

### **1-3. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE.**

Vu la lettre de Madame la Présidente de la Métropole Aix - Marseille - Provence, enregistrée au greffe du Tribunal Administratif de MARSEILLE le 24 juin 2020, et demandant la désignation d'une commission d'enquête pour procéder à la présente enquête publique, cette demande a fait l'objet de la **Décision n° E20000042/13 du 24 juillet 2020**, par laquelle Madame la 1<sup>ère</sup> Vice-Présidente du Tribunal Administratif de Marseille désigne les membres de la commission d'enquête :

- Monsieur **Alain CHOPIN**, comme président
- Monsieur **Guy SANTAMARIA**, comme membre titulaire
- Monsieur **Christian PELLET**, comme membre titulaire
- Monsieur **Marc MILLAUD**, comme membre suppléant

### **1-4. EN PERIODE DE PANDEMIE ET ENTREE EN VIGUEUR D'UNE NOUVELLE LOI : UN DEMARRAGE D'ENQUETE HORS NORMES**

Cette enquête publique peut être qualifiée de hors normes tant divers facteurs ont influé sur son organisation et son déroulement. Initiée en juin 2020, elle ne verra son épilogue qu'en juillet 2021, soit une bonne année ponctuée de multiples rebondissements dus aux effets de la pandémie nationale dans le pays.

#### ***Un début d'organisation conjointe de l'EP en situation sanitaire dégradée***

Programmée par la Métropole comme devant avoir lieu du 2 novembre 2020 au 4 décembre 2020 et la situation sanitaire semblant s'améliorer à l'issue d'un 1<sup>er</sup> confinement national relativement sévère, la commission commençait ses travaux dès le 8 septembre pour se mettre en ordre de marche et être opérationnelle aux dates prévues. Les risques et les contraintes imposées pour se prémunir du virus ont interdit toute réunion ou rencontre en présentiel obligeant la commission à utiliser intensément les nouveaux moyens du « télétravail », grande nouveauté pour les commissaires enquêteurs.

Par ailleurs, la commission d'enquête notait que pour la 1<sup>ère</sup> fois la Métropole œuvrait comme autorité organisatrice d'une enquête publique à l'échelon de son territoire intéressant les 92 communes dont deux hors département et les 6 territoires. Un challenge que la commission a également relevé malgré le nombre insuffisant de ses membres. Aussitôt avoir pris connaissance du volumineux dossier, la commission et la direction du projet PDU ont travaillé de concert et en bonne intelligence pour concevoir un arrêté d'ouverture d'enquête le plus explicite possible permettant au public de s'exprimer par différentes voies mises à sa disposition et de rencontrer les commissaires enquêteurs dans des conditions sanitaires conformes à la réglementation en vigueur à cette époque, sous-tendant un travail logistique inhabituel de l'autorité organisatrice. Le président de commission a particulièrement veillé à la bonne rédaction de l'arrêté, jouant son rôle de conseiller en tant que praticien de l'enquête publique. C'est ainsi que Madame la Présidente de la Métropole a signé le **13 octobre 2020** l'arrêté 20/264/CM prescrivant **l'ouverture de l'enquête publique du 4 novembre au 10 décembre 2020**.

#### ***Un second confinement aboutissant à un report d'enquête***

Dans le même temps, la situation sanitaire ne cessant d'inquiéter les pouvoirs publics avec une nette reprise de la pandémie, un second confinement national est décrété prenant effet le 30 octobre. La veille contact est pris avec **Monsieur TONDUT**, Directeur Général Adjoint Mobilité et Transports, pour analyser la situation au regard d'une vraie participation du public entravée par des contraintes de déplacement et de crainte pour la santé individuelle et collective. Son retour est quasi immédiat : Madame la Présidente signera le **30 octobre 2020** l'arrêté 20/279/CM de **report de l'enquête**, solution jugée la plus appropriée à la situation. Là aussi le président de commission aura apporté ses conseils de praticien de l'enquête publique.

Ce second confinement cessera le 15 décembre et d'un commun accord, rendez-vous est pris pour relancer le processus après les fêtes de fin d'année.

#### ***Une nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)***

Alors que la commission s'apprête à reprendre l'enquête dans les formes quasi identiques à celles prévues initialement, le MOA lui annonce que la Loi d'Orientation des Mobilités votée tout récemment au Parlement a été promulguée le 24 décembre 2020. Suivant ses analyses et sur conseil de leur service juridique, il convient de respecter les nouvelles dispositions légales entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021, notamment en recueillant l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA) supplémentaires, introduites dans la Loi, que sont les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) limitrophes au périmètre de la Métropole. Au nombre de 6, leur consultation est lancée par le MOA le 15 janvier 2021 avec réponse attendue sous 3 mois. L'enquête est donc à nouveau reportée d'un trimestre en plus ...

Début mars, le MOA et la commission reprennent les échanges pour construire le nouvel arrêté d'ouverture escomptée pour mi-avril. La pandémie restant à un niveau préoccupant, il est décidé d'offrir au public une voie supplémentaire pour contacter un commissaire enquêteur sans avoir un contact physique : des entretiens téléphoniques sur rendez-vous lors de permanences téléphoniques dédiées et clairement identifiées sur l'arrêté. Madame La Présidente signe le 3<sup>ème</sup> et dernier arrêté de la série n° 21/360/CM, le 19 mars 2021, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique le du 20 avril au 21 mai 2021...

### ***Un 3<sup>ème</sup> confinement national s'invite...***

C'était sans compter sur la détérioration soudaine de la situation sanitaire. Un 3<sup>ème</sup> confinement national est décrété à partir du 3 avril. Toutefois les conditions apparaissent moins draconiennes et acceptables pour une participation raisonnable du public ayant un panel de possibilités pour apporter ses contributions à la connaissance de la commission d'enquête. D'un commun accord avec le MOA, il est décidé de poursuivre le processus en cours pour l'ouverture au 21 avril 2021 et de porter l'effort sur les conditions préventives sanitaires.

Ce dernier confinement sera levé le 3 mai et n'aura pas eu d'incidence fâcheuse sur le bon déroulement de l'enquête qui sera terminée le 21 mai 2021.

## **1-5. ORGANISATION DE L'ENQUETE - ARRETE DE MADAME LA PRESIDENTE DE LA METROPOLE AMP.**

Dans le cadre de la présente enquête, Madame la Présidente de la Métropole a pris l'Arrêté 21/360/CM en date du 19 mars 2021 (*soit 32 jours avant son début*) par lequel elle prescrit l'ouverture de l'enquête publique et fixe les conditions de son déroulement.

### **L'arrêté métropolitain :**

- Rappelle l'objet de l'enquête s'agissant du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour la période 2020-2030
- Précise le détail de la composition du dossier d'enquête
- Rappelle la désignation nominative des commissaires enquêteurs formant la commission d'enquête,
- En fixe la durée à **32 jours consécutifs du mardi 20 avril 2021 au vendredi 21 mai 2021 inclus**
- Fixe le siège de l'enquête au Siège de la Métropole au Pharo à Marseille.
- Indique que le dossier d'enquête est à la disposition du public au siège de la Métropole, aux 6 sièges de Territoire, dans les 92 communes de la métropole et dans les 8 mairies de secteur de Marseille, aux jours et heures habituels d'ouverture qui leur sont spécifiques
- Mentionne que les Dossiers d'enquête et les Registres sur support papier, doivent être cotés et paraphés par la commission d'enquête
- Précise que le public pourra aussi formuler ses observations au président de commission par courriel à une adresse dédiée
- Fournit le lien du Registre Numérique où le public pourra consulter le dossier, y consigner ses observations et prendre connaissance de toutes celles déposées.

- Fournit l'adresse postale à laquelle le public pourra écrire au président de commission.
- Précise que toute personne peut se faire communiquer le dossier sur sa demande et à ses frais,
- Fixe les 15 lieux retenus et le calendrier des 24 permanences où le public pourra s'entretenir directement avec un commissaire-enquêteur,
- Fixe les dates des trois journées de permanences téléphoniques sur rendez-vous avec un commissaire enquêteur, en détaillant les modalités.
- Rappelle les formalités usuelles et légales à observer pour la publicité de l'enquête qui se fait par voie d'affichage de l'avis d'enquête dans les 106 lieux d'enquête concernées.
- Détermine le rôle de la Métropole et des collectivités chargées des lieux d'enquête pour les mesures à prendre et à faire respecter par tous pour faire face à la pandémie COVID 19.
- Précise que c'est au président de la commission d'enquête de clore les Registres collectés en amont par la Métropole à l'expiration du délai d'enquête,
- Fixe le calendrier auquel doit se conformer le président de la commission à compter de la date de réception des Registres d'enquête et des documents annexés : **8 jours** pour rencontrer le responsable de projet, lui communiquer le PV de synthèse des observations orales et écrites consignées, la commission aura alors **15 jours** pour produire ses observations. A réception de son mémoire en réponse, la commission établira son rapport avec ses conclusions motivées, pour le transmettre sous **30 jours** à compter de la clôture d'enquête à Madame la Présidente de la Métropole avec copie à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille.
- Informe que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront à la disposition du public pendant un an au Siège de la Métropole et sur son site internet. Une copie du rapport sera adressée par la Métropole à toutes les communes de la Métropole ainsi qu'aux mairies de secteur de Marseille.
- Conclut qu'au terme de l'enquête et après avis simple des conseils de territoire ce sera au Conseil Métropolitain de statuer par délibération sur l'approbation du Plan de Déplacements Urbains modifié éventuellement au vu des résultats de l'enquête publique.

**Le présent document :**

**1 - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**Et le document séparé :**

**2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**Portant sur :**

**Le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)  
de la Métropole Aix – Marseille – Provence**

Ont pour objet de rendre compte de l'exécution de cette mission.

-----

## **1-6. DEMARCHES PRELIMINAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE (reportée du 4 novembre 2020 au 20 avril 2021 en raison de la pandémie)**

Compte tenu de la situation décrite dans le paragraphe 1-4, il est procédé au compte rendu chronologique des principaux travaux préliminaires de la commission en deux temps :

- De la prise de connaissance du dossier jusqu'à l'arrêté d'abrogation et de report du 30 octobre 2020
- Du 31 octobre 2020 jusqu'à l'ouverture d'enquête le 20 avril 2021.

### **1-6.1. De la désignation au report d'enquête**

**Début septembre** : Réception du dossier d'enquête adressé par voie postale.

**8 septembre 2020 (14h-16h)** Premiers échanges téléphoniques du Président avec le Maître d'Ouvrage et les 3 membres de la commission (actes préparatoires)

**10 septembre 2020 (15h-16h)** Premier entretien Visio avec MOA (AMP).

**12 septembre 2020 (9h-10h)** Essais Visio Teams avec AMP

**14 septembre 2020 (9h30-12h30)** Présentation projet PDU à la commission par AMP  
**(15h-17h)** Première réunion commission en présentiel au Pharo

**18 septembre 2020 (9h30-11h)** Visio commission avec AMP

**24 septembre 2020 (15h-17h30)** Visio Formation « Registre Numérique » avec Monsieur SIMPLOT.

**29 septembre 2020 (16h-18h)** Travaux de finalisation en concertation avec AMP du premier arrêté d'ouverture d'enquête (Président)

**9 octobre 2020 (9h30-12h30)**, Réunion commission au Pharo

**13 octobre 2020 (9h30- 18h)**, Réunion de travail commission - AMP à la Tour Marseillaise. Entretien avec le DGA Mobilités Transports M. TONDUT. Echanges avec AGAM et AUPA.  
Début paraphe et signature des 106 dossiers d'enquête et des 106 Registres support papier.

**14 octobre 2020 (09h30-17h30)** Fin de paraphe et signature des dossiers (*Président*)  
Perception des 3 téléphones dédiés aux permanences téléphoniques.

**28 Octobre 2020 (13h-15h)** Annonce présidentielle du second confinement.  
Echange avec le DGA/MAMP, Mr TONDUT. Décision prise par la Présidente de la Métropole : **Report** de l'Enquête publique qui devait débiter le 3 novembre. Réflexions en commun sur contenu rédaction arrêté de report. (*Président*).

**29 octobre 2020 (15h-16h)** Finalisation rédaction arrêté en concertation avec AMP avant publication le 30 octobre. (*Président*).

### **1-6.2. Du report à l'ouverture d'enquête**

**16 décembre 2020 (10h-11h)** : Echanges avec le MOA suite déconfinement amorcé, en vue reprise du processus d'enquête en début d'année 2021. (*Président*).

**8 Février 2021(10h-11h)** : Poursuite échanges avec MOA durant le temps de la consultation en cours des PPA limitrophes devant se terminer le 15 avril. (*Président*).

**5 mars 2021 (16h-17h)** : Travail sur le nouveau calendrier de l'enquête à ouvrir le 20 avril. (*Président*).

**12 mars 2021 (14h-15h)** : Concertation avec le MOA et finalisation de l'arrêté d'ouverture qui sera publié le 19 mars (*Président*).

**25 mars 2021 (14h-16h30)** : Signature des Registres support papier et du dossier complémentaire (*président et suppléant*)

**14 avril 2021 (9h30-11h30)** : Visio conférence interne de la commission. Dernières modalités en vue de l'exécution de la mission.  
**(15h30-16h)** : Signature d'un registre au Siège AMP. (*Président*)

**19 avril 2021 (9h30-12h)** : Suivi par la commission de la Réunion Publique en Visio conférence organisée par la Métropole.

Pendant la durée de l'enquête, les correspondants de la commission d'enquête ont été Monsieur **TONDUT**, Directeur général adjoint Transports et Mobilités, Madame **FERRARIN**, Cheffe du service planification et stratégie et directrice du projet PDU, Monsieur **FOURNIER**, Chef de projet PDU et leur secrétaire Madame **CHEDOZEAU**. Il convient d'y ajouter le responsable de la plateforme « Registre Numérique » en la personne de Monsieur **SIMPLLOT**. Les nombreux échanges ont été à chaque fois constructifs et ont répondu aux attentes de la commission.

Il est à noter le départ, annoncé la veille de l'ouverture de l'enquête et à la surprise de son équipe, de Monsieur TONDUT, DGA Transports et Mobilité à la Métropole et qui portait le projet PDU depuis plusieurs années, pour occuper dès le lendemain le poste de Directeur de l'Urbanisme et du Foncier à la Ville de Marseille. Il ne sera pas remplacé durant l'enquête, le DGS de la Métropole assurant la suppléance de cette Direction. Madame FERRARIN restera donc la correspondante privilégiée de la commission.

La commission d'enquête regrette que le Vice-Président de la Métropole en charge de la Mobilité n'ait pris aucun contact avec elle durant toute l'enquête, tout comme son absence à la Réunion Publique de lancement, laissant ainsi aux seuls fonctionnaires de la Métropole la conduite conjointe de l'enquête avec les membres de la commission ainsi que son suivi, ce qui est tout à fait inhabituel en la matière

## **1-7. DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **1-7.1. Publicité**

Conformément aux art L 123-10 et R 123-11 du Code de l'Environnement et suivant les instructions de l'art 4 de l'arrêté métropolitain, la publicité de cette enquête publique a été réalisée comme suit :

➤ **Parutions dans la presse régionale :**

Rappel : avec ses deux communes sises hors département des Bouches du Rhône, la publicité légale dans la presse régionale a été élargie aux départements de Vaucluse et du Var.

L'Avis d'enquête publique a ainsi été publié QUINZE jours au moins avant son début, dans les CINQ journaux suivants :

- **TPBM** : le mercredi 31 mars 2021
- **La Provence** : le vendredi 2 avril 2021
- **La Provence – édition de Vaucluse** : le vendredi 2 avril 2021
- **La Marseillaise - édition Bouches du Rhône** : le vendredi 2 avril 2021
- **Var Matin** : le vendredi 2 avril 2021

Et rappelé dans les HUIT premiers jours de l'enquête :

- **TPBM** : le mercredi 21 avril 2021
- **La Provence** : le mardi 27 avril 2021
- **La Provence** – édition de Vaucluse : le mardi 27 avril 2021
- **La Marseillaise - édition Bouches du Rhône** : le lundi 26 avril 2021
- **Var Matin** : le mardi 27 avril 2021

Les formalités relatives aux parutions de l'avis d'enquête dans la presse régionale ont donc été parfaitement respectées. Une copie de chaque insertion de l'avis d'enquête a été dès la parution, versée au dossier d'enquête.

➤ **Affichage de l'Avis d'enquête dans les 106 lieux d'enquête**

L'Avis d'enquête destiné à annoncer les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique, ainsi que ses modalités d'organisation, notamment les dates et heures des permanences physiques et téléphoniques d'un commissaire enquêteur dans l'un des 15 lieux retenus, a été apposé sur le panneau d'affichage ad hoc des 106 collectivités territoriales.

Le format de l'affiche est conforme au descriptif fixé par l'arrêté du 24 avril 2012 du Code de l'Environnement.

Cette importante formalité a été vérifiée de façon aléatoire dans plusieurs communes avant et pendant l'enquête, à la demande du président de la commission d'enquête. Quelques manquements constatés ont été aussitôt rectifiés avec l'aide du MOA pour mise en conformité réglementaire.

L'ensemble des certificats ou attestations d'affichage signés ont été récupérés par le MOA et remis à la commission d'enquête pour être joints au présent rapport.

➤ **Publication sur le site internet de la Métropole et sur Registre Numérique**

La Métropole a publié l'avis d'enquête sur son site internet et sur la plateforme de son prestataire Registre Numérique (vérifié à plusieurs reprises par la commission). Il était aisé de le consulter, tout comme le dossier d'enquête, avec possibilité de téléchargement de tout ou partie des pièces en ligne.

**1-7.2 Mise à disposition du public du dossier et des registres d'enquête support papier.**  
**Permanences physiques et téléphoniques des Commissaires Enquêteurs.**

L'ensemble du dossier d'enquête côté et paraphé ainsi que les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 106 lieux d'enquête, tous les jours ouvrés et aux heures ouvrables, et ce pendant toute la durée officielle de l'enquête.

Un commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans l'un des 15 lieux assignés, aux jours et heures fixés par l'Arrêté métropolitain.

Le président de commission a prescrit aux commissaires enquêteurs de commencer ¼ heure plutôt pour vérifier les dossiers et surtout les mesures sanitaires de prévention contre le COVID 19.

Les permanences ont été équilibrées (8 par CE) et régulières dans le temps avec alternance matin - après midi sur un même lieu. De même si un CE était indisponible un jour de permanence, un autre pouvait le remplacer au pied levé (ce qui ne fut pas nécessaire).

<b>Permanences en présentiel</b>	<b>Dates</b>	<b>Horaires</b>
Aix en Provence (Siège Territoire)	Jeudi 22 avril Mercredi 5 mai	9h – 12h 14h – 17h
Aubagne (Siège Territoire)	Mardi 27 avril Jeudi 6 mai	9h – 12h 14h – 17H
Gardanne	Jeudi 22 avril	14h – 17h
Istres (Mairie)	Mercredi 28 avril	9h – 12h
Istres (Siège Territoire)	Lundi 17 mai	14h – 17h
La Ciotat	Mardi 4 mai Mercredi 19 mai	9h – 12h 14h – 17h
Marignane	Mercredi 21 avril Mardi 4 mai	9h – 12h 14h – 17h
Marseille (Mairie)	Jeudi 29 avril Lundi 17 mai	13h45 – 16h45 9h – 12h
Martigues (Siège Territoire)	Vendredi 30 avril	9h – 12h
Martigues (Mairie)	Jeudi 20 mai	14h – 17h
Miramas	Mardi 27 avril Mardi 11 mai	14h – 17h 9h – 12h

Pertuis	Mardi 20 avril	14h – 17h
Marseille Pharo (Siège Territoire)	Mercredi 21 avril	14h – 17h
	Vendredi 21 mai	9h – 12h
Salon de Provence	Mardi 20 avril	9h – 12h
	Vendredi 21 avril	14h – 17h
Vitrolles	Vendredi 23 avril	9h – 12h
	Lundi 3 mai	14h – 17h

Par ailleurs trois permanences téléphoniques (une par CE) ont été ajoutées pour permettre au public ne pouvant ou ne souhaitant pas se déplacer pendant le confinement, la pandémie étant encore à haute intensité, de pouvoir s'entretenir par téléphone sur rendez-vous, avec un commissaire enquêteur.

<b>Permanences téléphoniques</b>	<b>Horaires</b>
Lundi 26 avril	9h – 17h
Lundi 10 mai	9h – 17h
Mardi 18 mai	9h – 17h

### **1-7.3. Ambiance générale**

Durant ces 27 permanences, la fréquentation du public a été très inégale suivant les bassins de mobilité, la ville chef-lieu MAMP ayant concentré le plus de visiteurs ou d'appelants téléphoniques, suivie des pays d'Aix en Provence et d'Aubagne-Etoile. Curieusement le Nord-Ouest et la région autour de l'Etang de Berre ont très peu nourri l'enquête d'observations ou de propositions. Dans le temps, la première semaine mais surtout la dernière, ont vu un afflux de contributions souvent alimentées de dossiers argumentés.

Toutes les permanences se sont donc déroulées dans le calme. Les personnes qui ont consulté le dossier et rencontré un des commissaires enquêteurs pour un entretien, ont eu tout loisir de s'exprimer librement, de faire part de leurs observations et/ou de leurs propositions sur le Projet PDU soumis à enquête et de les consigner par écrit sur les Registres, par courrier ou par courriel.

#### **1-7.4. L'implication de la Presse pendant l'enquête**

Bon nombre d'articles de presse relatifs à l'enquête publique sont parus pendant l'enquête, participant ainsi à sa publicité et au « décodage » de certains aspects du dossier au profit des potentiels lecteurs.

- ✓ **La Marseillaise du 19 avril** avec notamment un dossier complet très bien constitué de 6 pages
- ✓ **La Provence du 19 avril** : une page synthétique de bonne qualité
- ✓ **Actu.fr du 20 avril**
- ✓ **Made in Marseille du 20 avril**
- ✓ **La Marseillaise du 21 avril** : Istres
- ✓ **La Provence du 23 avril** : Lancement de l'enquête sur Aix en Provence
- ✓ **La Provence du 24 mai** : Ligne Aix Rognac
- ✓ **La Provence du 25 mai** : Point de vue de l'association marseillaise « Un Centre-Ville pour tous »

S'agissant de journaux d'opinion, la commission d'enquête n'y a pas puisé d'éléments probants pour étayer son rapport. Ils sont toutefois cités pour que le lecteur puisse au besoin en prendre connaissance, traduisant le climat dans lequel s'est déroulée l'enquête. L'ensemble des articles de presse écrite est joint en annexe du présent rapport.

#### **1-7.5. Clôture de l'enquête**

L'enquête publique a été effectivement close pour le public **le 21 mai 2021 à 17 heures** comme prescrit par l'art 2 de l'arrêté métropolitain

En raison de la complexité logistique de la collecte des Registres pour la Métropole, dont c'était la première enquête sur l'ensemble de son territoire, le MOA en accord avec la commission s'est donné une dizaine de jours pour recueillir la totalité des 106 Registres papier, ce qui fut nécessaire.

La commission d'enquête s'est réunie le 1<sup>er</sup> Juin à la Tour Marseillaise pour vérifier les Registres ainsi que tous les courriers et/ou dossiers annexés, et permettre au Président de commission de les clôturer sous sa signature, comme prescrit par l'article 8 de l'arrêté métropolitain.

Pour la suite de l'enquête il a été convenu que la date de **clôture officielle** retenue est bien le **1<sup>er</sup> juin 2021**, jour de réception des Registres et des pièces annexées par le président de commission (art 8).

## FICHE DE SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Objet du dossier soumis à enquête publique :	Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur la période 2020-2030
Maître d'ouvrage :	Métropole AIX – MARSEILLE – PROVENCE
<b>Phase 1</b>	
Collectivités territoriales concernées :	92 communes de la Métropole AIX MARSEILLE PROVENCE 6 conseils de territoires 8 Mairies de secteur de MARSEILLE
Date de désignation de la commission d'enquête par le TA :	Décision du 24 juillet 2020
N° d'identification du dossier auprès du TA :	E20000042/13
Membres de la commission d'enquête :	Alain CHOPIN, Président Guy SANTAMARIA, Titulaire Christian PELLET, Titulaire Marc MILLAUD, Suppléant
Arrêté portant ouverture de l'enquête :	Arrêté signé de Madame la Présidente de la Métropole N° 20/264/CM du 13 octobre 2020
Durée de l'enquête :	32 jours, du 4 novembre 2020 au 10 décembre 2020
<b>Phase 2 report</b>	
Arrêté d'abrogation et de report d'enquête	Arrêté signé de Madame la Présidente de la Métropole N° 20/279/CM du 30 octobre 2020
<b>Phase 3 reprise de l'enquête</b>	
Arrêté portant ouverture de l'enquête	Arrêté signé de Madame la Présidente de la Métropole N° 21/360/CM du 19 mars 2021
Durée de l'enquête	<b>32 jours du 20 avril 2021 au 21 mai 2021</b>
Publicité de l'enquête	Annonces légales dans les journaux, affichages dans les 92 mairies, 6 conseils de territoires et 8 mairies de secteur de MARSEILLE, publication sur le site internet de la Métropole + nombreuses actions de publicité supplémentaires

Lieux de dépôt du dossier d'enquête	Registres papier déposés dans les lieux suivants : * siège de la Métropole au Pharo * 92 mairies de la métropole * 6 sièges de Territoire * 8 mairies de secteur de Marseille
Permanences de la commission d'enquête :	<b>24 permanences en présentiel sur 15 lieux d'enquête</b>
Permanences téléphoniques	<b>3 permanences téléphoniques</b>
Réunion publique	A l'initiative de la Métropole et en visioconférence, le 19 avril 2021, veille de l'ouverture d'enquête
Prolongation de l'enquête	Non
Registre numérique	Oui
Nombre d'observations	<b>1 191</b> dont de nombreuses contributions très qualitatives
Nombre de visites	<b>7 105</b> ( <i>non comptées celles non connues sur le site de la Métropole</i> )
Nombre de visiteurs	<b>4 996</b> ( <i>non comptés ceux non connus sur le site de la Métropole</i> )
Incidents / évènement particuliers	Pas d'évènement notable à signaler hormis un déroulement hors normes sur une année, dû à une pandémie nationale et la mise en vigueur de la Loi LOM intervenue en cours de processus.
Clôture officielle de l'enquête	<b>01 juin 2021</b>
Rencontre avec le MOA – Remise PV synthèse	<b>14 juin 2021</b>
Mémoire en réponse du MOA	<b>6 juillet 2021</b>
Clôture du rapport	<b>14 juillet 2021</b>
Envoi postal RAR à la Métropole	<b>15-16 juillet 2021</b>

## **CHAPITRE - 2**

# **PRESENTATION GENERALE DU PROJET COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE**

### **2-1. LE MAITRE D'OUVRAGE**

Le projet est porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence dont la Présidente est Madame Martine VASSAL, également Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Conseillère de Territoire Marseille Provence, Conseillère municipale de Marseille, Conseillère d'arrondissement des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements Marseille,

En tant qu'autorité organisatrice unique de la mobilité durable, la Métropole Aix-Marseille-Provence (1 860 000 hab. sur 3 148 km<sup>2</sup>) est chargée d'organiser et de gérer sur son territoire riche de 92 communes, 6 Conseils de Territoire, les déplacements des personnes et des marchandises.

## **2-2. LE PROJET DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

Le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole a pour objet de définir l'organisation des déplacements sur une période de dix ans. Lancé en décembre 2017, le projet a été arrêté par le conseil métropolitain en décembre 2019.

Le PDU 2020-2030 s'inscrit dans la stratégie globale de planification du territoire.

Il entre en cohérence avec les orientations stratégiques des autres documents-cadres de la Métropole et de la Région. Il participe ainsi à un projet d'aménagement d'ensemble qui articule urbanisme, transports, développement économique et prise en compte des enjeux environnementaux.

### **2-2.1. Les quatre enjeux**

Le Plan de Déplacement Urbain élaboré puis arrêté par la Métropole Aix Marseille Provence formule les quatre enjeux suivants :

1. Faciliter la mobilité pour faire de la Métropole Aix-Marseille-Provence une métropole attractive, fluide et accessible à tous.
2. S'adapter aux caractéristiques d'un territoire composé de plusieurs bassins de vie.
3. Proposer une offre de mobilité diversifiée en favorisant l'intermodalité.
4. Améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants du territoire.

### **2-2.2. Les objectifs stratégiques**

À l'horizon 2030, le projet de PDU se donne les objectifs stratégiques suivants (avec pour référence l'année 2012) :

D'amélioration de la qualité de l'air avec :

- Une diminution de 26 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au trafic routier ;
- Une diminution de 75% des oxydes d'azote
- Une diminution de 37% des particules fines PM10
- Une diminution de 50% des particules fines PM2.5

De la part modale 2030 vers des mobilités plus durables avec :

- Une réduction de la part modale de la voiture à moins de 50 % ;
- Une augmentation de 50 % de l'utilisation des transports en commun métropolitains ;
- Une augmentation de la part modale des transports collectifs de 10 % à 15 % ;
- Une augmentation de la part modale du vélo de 1 % à 5 % ;
- Une augmentation de la part modale de la marche de 31 % à 33 %.

En outre, le PDU se propose d'offrir, à plus de 90 % des Métropolitains, un accès aux transports collectifs, à un pôle d'échange multimodal (PEM) ou un parc relais en moins de 15 minutes.

Le PDU se traduit par la mise en place d'actions concrètes qui répondent à des objectifs chiffrés permettant de réduire la part du tout-voiture dans les déplacements du quotidien et de faciliter l'usage des transports en commun, la pratique du vélo et de la marche à pied.

### **2-2.3. Les sept leviers d'actions**

Pour atteindre ses objectifs, le PDU s'appuie sur les sept leviers d'actions suivants qui structurent les orientations stratégiques.

Chaque levier décrit une stratégie générale puis un ensemble d'actions.

Trois leviers correspondent aux systèmes modaux, ils concernent :

- Un système de vélo global : 500 kilomètres de voies cyclables et la création de plus de 50000 places de stationnement.
- Un système de transport performant : réalisation de 200 kilomètres de transports à haut niveau de service, nouveaux sur tout le territoire.
- Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable : plus de 1 000 bornes de recharges électriques publiques installées sur le territoire d'ici 2030 ; 100 kilomètres de voies en site propre, réservés aux transports en commun sur autoroute ; développement du fret ferroviaire pour limiter la pollution de l'air.

Trois leviers font le lien entre les systèmes et favorisent l'intermodalité, ce sont :

- Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux (PEM) : à terme, 93 PEM seront connectés aux réseaux urbains et interurbains et permettront la création de 10 000 nouvelles places de stationnement en parking-relais.
- Des espaces publics partagés et attractifs : adapter l'espace public pour les piétons et les personnes à mobilité réduite ; favoriser la marche à pied et le vélo ; faire de la zone 30 une référence en matière d'aménagement des voies de centre-ville.
- Des services de mobilité agiles et accessibles : harmonisation de la tarification sur l'ensemble des réseaux de La Métropole Mobilité et une tarification adaptée aux publics les plus fragiles.

Un levier pour se donner les moyens de réussir :

- Une Métropole maître d'ouvrage, qui pilote stratégiquement pour organiser, réaliser et coordonner la mise en place des actions du PDU en lien avec les citoyens, ses partenaires institutionnels et les entreprises.

Au total le PDU comprend plus de 110 actions pour lesquelles un délai, un coût et une maîtrise d'ouvrage ont été identifiés.

#### **2-2.4. Les bassins de mobilité**

En raison de la nature multipolaire et de la taille importante de la Métropole les actions du PDU ont été déclinées à l'échelle des six bassins de mobilité suivants :

- Bassin de Marseille,
- Bassin d'Aix en Provence,
- Bassin Ouest - Etang de Berre,
- Bassin Est - Etang de Berre,
- Bassin Nord-Ouest,
- Bassin Sud-Est.

#### **2-2.5. Les Plans Locaux de Mobilités**

- Pour obtenir une vision territoriale précise de la mobilité, les bassins de mobilité ont été partagés en 25 bassins de proximité.
- Ce découpage permettra, en lien étroit avec les communes, de mettre en œuvre localement le PDU entre 2020 et 2030 dans le cadre de Plans Locaux de Mobilités (PLM).
- Les PLM préciseront, dans chaque bassin et dans chaque commune, les actions opérationnelles qui seront mises en œuvre dans tous les domaines de la mobilité.

### 2-2.6. L'évaluation budgétaire et financière

L'évaluation budgétaire et financière du PDU fait état d'un besoin d'investissement total sur la période de **7,2 milliards d'euros**, tous maîtres d'ouvrages confondus.

## **2-3. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE**

Le dossier d'enquête avec toutes les pièces mis à la disposition du public, était constitué des documents suivants :

- Notice de présentation de la démarche du PDU (1 page)
- Projet de PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence arrêté le 19 décembre 2019 (317 pages)
- Annexe 1 Etat initial de l'environnement (165 pages)
- Annexe 2 Evaluation de l'ensemble des actions du PDU à l'horizon 2030, portant sur les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie (48 pages)
- Annexe 3 : Evaluation des effets acoustiques des actions du PDU (19 pages)
- Annexe accessibilité (26 pages)
- Bilan de concertation (130 pages)
- Rapport d'évaluation environnementale, son résumé non technique, et ses annexes (333 pages)
- Arrêté portant ouverture et organisation de l'enquête publique unique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix Marseille-Provence 2020-2030 (8 pages)
- Avis des personnes publiques associées sur le projet de PDU de la Métropole (211 pages)
- Avis des personnes publiques associées sur le projet de PDU de la Métropole – Conseil Départemental (8 pages)
- Avis complémentaires des personnes publiques associées sur le projet de PDU de la Métropole (57 pages)

---

L'ensemble des 106 dossiers, chacun constitué de **1323 pages** ont été cotés et paraphés scrupuleusement par les membres de la commission d'enquête pour être mis à la disposition du public pendant toute la période réglementaire de l'enquête, dans les **92 mairies** de la Métropole, les **6 Conseils de Territoires**, le **Siège MAMP** et les **8 Mairies de Secteur** de la ville de Marseille, ou sur table pendant les permanences des commissaires enquêteurs.

## **CHAPITRE - 3**

# **ANALYSE DE L'AVIS DE LA MRAe ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)**

Le dossier d'enquête présenté au public comprend règlementairement :

- L'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe)
- Les avis des Personnes Publiques Associées (PPA), consultées une fois le projet arrêté durant une période de 3 mois.
- Le présent chapitre traite de l'analyse faite par la commission d'enquête, permettant selon les avis émis de questionner le MOA sur des points précis, soulevés par la MRAe et par les PPA.

### **3-1. LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAe)**

La MRAe est une autorité indépendante dont la consultation revêt un caractère important.

La MRAe PACA via la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a été saisie le 17 février 2020 par le MOA. Sa formation collégiale s'est réunie pour étudier l'ensemble des pièces du projet de PDU le 14 mai 2020.

Cette saisine s'est faite en vertu des articles L 122.7 et R122.21 du code de l'environnement. Le délai de réponse consenti à la MRAe est de trois mois.

Les conditions sanitaires du pays ont quelque peu modifié le déroulement de l'analyse portant le délai à 1 mois après la cessation de l'état d'urgence soit le 24 juin 2020.

Pour rendre son avis la MRAe a saisi le 20 février 2020 l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le Préfet des Bouches du Rhône via la DDTM13. Ces deux saisines ont conduit à des réponses respectives les 2 avril 2020 et 26 juin 2020.

La MRAe a mis en évidence au vu du dossier élaboré par la métropole AMP sur son projet de Plan de Déplacements Urbains pour la période 2020-2030 un nombre d'enjeux environnementaux identifiés comme principaux. Au nombre de 5 ces enjeux ont abouti à un ensemble de recommandations.

Viennent s'ajouter à ces enjeux de la part de la MRAe des sujétions dont le contenu est repris dans ce qui suit.

Les enjeux identifiés sont :

- La qualité de l'air et les risques associés
- Les nuisances sonores et les risques associés
- La lutte contre le changement climatique et les émissions de GES (gaz à effet de serre).
- La limitation de la consommation d'espaces et l'étalement urbain
- La préservation de la biodiversité et le maintien /renfort des continuités écologiques

Quant aux sujétions :

- L'importance de la cohérence entre urbanisme et transport
- Le manque d'ambition du PDU
- Le peu de précision sur les schémas à venir
- La nécessité de compléter les analyses environnementales (Natura 2000 etc. ...)

L'ensemble de ces enjeux identifiés et des sujétions abordées ont conduit la MRAe à émettre pas moins de **19 recommandations**. Elles ne sont pas reprises ici afin de ne pas alourdir le rapport. Il est à rappeler que la MRAe ne peut émettre que des recommandations et non des réserves comme peuvent le faire les PPA. C'est pourquoi de nombreuses recommandations MRAE peuvent apparaître comme de fortes réserves.

Concernant le **mémoire en réponse à la MRAe** qui était en cours de rédaction et non finalisé par AMP, et s'agissant d'un **Plan**, la commission d'enquête s'est rapprochée d'un magistrat du Tribunal Administratif en la personne de **Monsieur le Conseiller MAHMOUTI** pour lui demander son interprétation de la nouvelle rédaction des art L 122-1 et R 123-8. Voici sa réponse adressée au Président de la Compagnie des Commissaires Enquêteurs de Provence Alpes (ressort du TA de Marseille) :

*S'agissant de votre interrogation, vérification faite et sauf erreur de ma part, la loi no 2018-148 du 2 mars 2018, art. 2, introduit une disposition spécifique portant uniquement sur les « projets » mentionnés à l'article L. 122-1. En voici un extrait :*

*« a) L'article L. 122-1 est ainsi modifié :*

*- le V est complété par un alinéa ainsi rédigé : « L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage. ».*

*Ensuite, le décret n° 2019-1352 du 12 déc. 2019, art. 11, complète l'article R. 123-8 du Code de l'environnement relatif à la composition du dossier d'enquête publique en ajoutant les mots «, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ».*

*On peut donc affirmer que l'obligation de joindre la réponse du MOA au dossier d'enquête publique ne concerne que les seuls « projets » au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.*

Ces éléments communiqués au MOA le 8 octobre 2020 et analysés également par son Conseil juridique l'ont décidé à ne pas joindre le Mémoire en réponse à la MRAe au dossier d'enquête comme prévu initialement dans l'arrêté métropolitain, s'agissant effectivement d'un **Plan** et non d'un Projet au sens de l'article L 122-1 du Code de l'environnement.

La commission d'enquête tenait à rapporter dans le présent rapport cet échange Tribunal Administratif de Marseille – Commission d'enquête – Métropole car quelques rares contributions ont fait état de l'absence de ce Mémoire au dossier d'enquête et donc susceptible de dépôt de recours en contentieux au TA.

En revanche, le MOA a été invité par le président de commission à répondre très précisément à toutes les recommandations de la MRAe, dans son mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse remis le 14 juin 2020.

### **3-2. LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)**

En raison de l'état d'urgence sanitaire et de la décision de report de l'enquête publique à 2021, la consultation des PPA s'est faite dans des conditions peu ordinaires. Il est retracé le processus suivi en deux phases :

- 1) La période de consultation initialement fixée du 14/02/20 au 15/05/20 a été prolongée jusqu'au 28/08/20 respectant ainsi l'ordonnance de l'état d'urgence sanitaire dans le pays, doublant ainsi le temps de réponse des PPA.

Pendant cette période de plus de six mois, la commission d'enquête constate le nombre peu important de réponses écrites au MOA. Il demeure que certaines PPA pouvaient lors du déroulement de l'enquête publique porter leurs observations (ce qui fut le cas). Elles ont alors été traitées au même titre que les contributions d'administrés, associations, collectifs et autres.

En annexe du présent rapport il est joint un état de l'ensemble des courriers envoyés, les preuves de dépôt et les accusés de réception pour cette première phase.

- 2) Avec la décision de report sine die de l'enquête publique prise fin octobre 2020 et son ouverture envisagée en 2021, la Métropole a anticipé les nouvelles dispositions introduites par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et imposant la consultation PPA des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) limitrophes à la collectivité élaborant un PDU (art L1214-5 du code des transports). Le MOA a donc lancé une consultation complémentaire auprès de six nouvelles PPA AOM pour la période du 14/01/21 au 15/04/21. Les avis de ces PPA supplémentaires sont portés dans un dossier annexé au présent rapport.

Tous les avis rendus par l'ensemble des PPA ont été versés au dossier soumis à enquête publique, en version papier et en version dématérialisée. La Commission d'enquête note par ailleurs que la consultation a été réalisée sur une base de Personnes Publiques Associées plus large que celle prévue par les textes réglementaires, ce qui témoigne d'une volonté affichée de partage et d'association au projet du PDU. Les paragraphes ci-après sont consacrés à l'analyse de l'ensemble des avis et réserves.

### **3-2.1 Avis PPA reçus, période du 14/02/20 au 15/05/20**

La date limite des avis des PPA étant arrêtée et devant le peu de réponses reçues à l'issue du délai imparti, la commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de bien vouloir lui confirmer la liste des organismes consultés n'ayant pas envoyé d'avis. Le détail des courriers et le pointage des réponses sont versés en annexe du présent rapport.

Pour faciliter la gestion de l'analyse des avis reçus avec ou sans recommandation/réserve émise par une PPA, la commission d'enquête porte si besoin ses observations.

Certaines réserves émises ont été consignées dans le procès-verbal de synthèse remis au MOA. Elles sont traitées au chapitre correspondant.

PPA	Observations	Analyse de la commission d'enquête
<b>L'ETAT</b>	<p>Assurer la soutenabilité financière du PDU et clarifier ses modalités de financement. Faire apparaitre une hiérarchisation claire et réaliste des opérations Intégrer les Plans Locaux de Mobilité et certains schémas au PDU pour s'assurer de leur caractère opérationnel Accroître les objectifs de réduction de trafic routier et de développement des modes actifs Soumettre la méthodologie d'évaluation et ses résultats après 3 ans d'adoption à l'avis des PPA</p>	<p>Cette observation a été exposée lors du procès-verbal de synthèse La hiérarchisation des opérations se fera au titre des Plans Locaux de Mobilité C'est dans cette logique que le PDU validé il devra se décliner au titre des Plans Locaux de Mobilité (PLM) sans toutefois remettre en cause les principes de base du PDU Les modes sont les moyens et les axes forts dans le but de réduire le trafic routier. Pour cela un plan vélo à l'échelle métropolitain semble être une mesure à mettre en œuvre.</p> <p>Cette question a été versée dans le procès-verbal de synthèse</p>
<b>LA REGION</b>	<p>Un niveau d'ambition trop faible concernant notamment la politique des modes actifs dont le vélo la logistique et la politique de limitation du stationnement</p> <p>Des objectifs de diminution de la pollution atmosphérique trop faibles et non conformes aux taux du STRADDET qui ont été définis pour assurer une meilleure qualité de l'air et la préservation de la sante et respecter la réglementation en vigueur</p>	<p>La mise en place d'une réflexion sur la réalisation d'un plan vélo à l'échelle métropolitaine reste une mesure phare.</p> <p>La prise en compte du stationnement à l'échelle du territoire par l'ensemble des communes doit être poursuivie voire améliorée. Il s'agit d'un problème de santé publique qu'il faudra surveiller toutes les mesures conduisant à une amélioration des indices de qualité de l'air de pollution devront être engagées. Il est important que la métropole s'appuie sur des instances habilitées dans ces domaines pour surveiller et mesurer leurs actions. Cette observation a été posée lors du procès-verbal de synthèse.</p>

	Le manque de précisions sur les sources de financement des investissements la soutenabilité des couts de fonctionnement et la formalisation des engagements attendus des partenaires sur les différentes actions du PDU	Cette remarque fait l'objet d'une question dans le procès-verbal de synthèse.
<b>LES DEPARTEMENTS</b>		
<b>*Le Vaucluse</b>	<p>Les Plans Locaux de Mobilité élaborés par bassin de mobilité devront permettre de prendre en compte à cette échelle la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et objectifs définis par la REGION en concertation avec les AOM, Collectivités Départements et Acteurs locaux</p> <p>Les projets concernant « l'itinéraire cyclable vallée de DURANCE » et le réaménagement de la RD 956 entrée nord de PERTUIS s'inscrivent dans les objectifs et amélioreront les conditions de circulation</p>	<p>Il s'agit de la mise en œuvre à l'échelon local des principes généraux du PDU. Les acteurs locaux veilleront à leur application.</p> <p>Le plan vélo /piétons à l'échelle de la Métropole devra tenir compte de cette précision.</p>
<b>* Le VAR</b>	<p>La desserte de la zone d'emploi de CADARACHE depuis le VAR pourrait être formellement évoquée dans le PDU.</p> <p>Le PDU pourrait utilement mentionner la nécessité d'une réflexion intégrée sur les enjeux de mobilité du plateau de SIGNES à l'échelle interdépartementale incluant les infrastructures routières l'offre de transports en commun les plans de mobilité</p>	<p>Le PDU dans sa finalité devra répondre à cette précision dont l'objectif est important sur le plan local.</p> <p>La mise en œuvre de cette orientation devra être prise en compte lors de la réflexion sur la mise en place du Plan Local de Mobilité rattaché au secteur</p>

	<p>employeur. Cette mesure prend en compte la spécificité des deux pôles générateurs de mobilités</p> <p>La mention de contournement local de SAINT ZACHARIE. La continuité de l'itinéraire cyclable EUROVELO8</p>	<p>Le plan vélo métropolitain pourrait répondre à cette attente</p>
--	--	---

## LES COLLECTIVITES LOCALES

Concernant les collectivités locales, au nombre de 92, elles ont été toutes saisies par le MOA pour avis.

Le tableau joint en annexe fixe durant la période du 14 février 2020 au 28 août 2020 les dates de saisine et de rendu des avis des PPA.

**Seules 26 collectivités locales soient 28 % ont répondu** à cette saisie. Cet état de fait met en évidence le travail réalisé en amont par le MOA. En effet la concertation au préalable a pu ainsi proposer une vision territorialisée permettant de mieux comprendre les enjeux métropolitains et locaux.

Ces enjeux ont été déclinés au travers de 5 thématiques transversales à fort potentiel, 6 bassins de mobilité, et, 25 bassins de proximité. A partir de 2 questionnaires et 19 ateliers territorialisés, le diagnostic métropolitain et les actions proposées au PDU ont été enrichis.

Parmi l'ensemble des collectivités ayant répondu à la saisine du MOA, on notera :

➤ **14 communes** ont délibéré et émis un **AVIS FAVORABLE** et **SANS RESERVE**. Il s'agit de :

<b>COMMUNE</b>	<b>Date de la délibération</b>
LE ROVE	25/02/2020
JOUQUES	2/03/2020
PUYLOUBIER	3/03/2020
MIMET	6/03/2020
SALON DE PROVENCE	29/05/2020
CEYRESTE	11/06/2020
GEMENOS	29/06/2020
PELISSANNE	2/07/2020
CARNOUX EN PROVENCE	2/07/2020
GRANS	9/07/2020
COUDOUX	10/07/2020
LA ROQUES D ANTHON	10/07/2020
LE PUY SAINTE REPARADE	20/07/2020
CABRIES	30/07/2020

➤ **8 communes** ont émis par délibération ou par courrier des **RESERVES** au projet de PDU, il s'agit de :

Collectivités	Réserves	Commentaire de la commission d'enquête
<p><b>SEPTEMES LES VALLONS</b></p>	<p>La commune a délibéré le 5/03/2020 et émis un avis <b>FAVORABLE</b> assorti de cinq points de vigilance :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la desserte ferroviaire de la gare SNCF de SEPTEMES LES VALLONS.</li> <li>- Organisation d'un véritable pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare SNCF.</li> <li>- Développement de l'offre de transport collectif urbain</li> <li>- Amélioration des performances environnementales</li> <li>- Amélioration des conditions de vie des habitants de la zone de la BASSE BEDOULE.</li> </ul>	<p>Ces mesures relèvent d'une réflexion localisée qui se déclinera au niveau du Plan Local de Mobilité de cette commune avec Marseille.</p>
<p><b>PEYROLLES EN PROVENCE</b></p>	<p>La commune a délibéré le 12 juin 2020 et émis un avis <b>FAVORABLE</b> accompagné de <b>5 réserves</b> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le PDU doit viser à optimiser les infrastructures en place en développant de nouvelles solutions.</li> <li>2) Le PDU présenté doit être plus ambitieux</li> <li>3) Pour la commune la transversalité intercommunale doit être prise en compte</li> <li>4) La commune souhaite intégrer et rappeler deux propositions : d'une part la création d'un hyper périphérique nord/ouest/sud et d'autre part inciter les entreprises à proposer des conventions d'horaires de travail décalés.</li> <li>5) Demande faite par la commune pour intégrer la création de pistes cyclables aux normes</li> </ol>	<p>Les pistes cyclables sont de façon régulière évoquées conduisant à une réflexion globale de mise en place d'un plan vélo sur une échelle métropolitaine. Pour ce qui est des autres éléments évoqués par la commune, on retrouve les réponses au titre des autres avis donnés par les PPA. A propos de l'hyper périphérique le PLM aura à l'inscrire ou non.</p>

<p><b>LANCON DE PROVENCE</b></p>	<p>Le conseil municipal dans sa séance du 25 juin 2020 a statué sur le dossier du PDU et émis un avis <b>FAVORABLE</b> accompagné de <b>3 réserves</b> :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La commune demande à ce que le projet vélo route figure sur la cartographie du premier levier.</li> <li>2) La commune demande à ce que la RD113 soit identifiée comme un Boulevard Urbain Multimodal (BUM).</li> <li>3) L'intégration dans le PDU de l'emplacement réservé d'un axe de liaison permettant le maillage de la RD 15 et de la RD 19</li> </ol>	<p>Pour le projet vélo route il devra sous réserve de validation être inclus dans le PLAN-VELO. La classification d'une voie relève du statut de celle-ci ; il appartiendra au département d'en décider. Quant au maillage le Plan Local de Mobilité pourra en tenir compte.</p>
<p><b>MIRAMAS</b></p>	<p>La délibération prise en séance du 10 juillet 2020 donne un avis <b>FAVORABLE</b> au dossier présenté en notant trois <b>observations</b>.</p> <p>La commune note une erreur technique au regard du classement de certaines voies.</p> <p>Le risque d'intensification urbaine n'a pas été pris en compte du fait de l'objectif de minimiser les places de stationnement.</p> <p>La commune souligne que son fort potentiel logistique est insuffisamment développé et peu pris en compte dans le PDU</p>	<p>L'erreur de classement devra faire l'objet d'une correction ; les deux autres observations devront être prises en considération par le MOA.</p>
<p><b>VITROLLES</b></p>	<p>Par délibération prise en séance du 10 juillet 2020 la commune de VITROLLES a émis un avis <b>FAVORABLE</b> assorti <b>d'une réserve</b> :</p> <p>La ville demande que le PDU prévoit un pôle d'échange secondaire dans le secteur du GRIFFON. Ce pôle ayant pour vocation de desservir AIX et MARSEILLE.</p>	<p>Cette disposition sera à prendre en compte au niveau de l'analyse du Plan Local de Mobilité.</p>
<p><b>MARIGNANE</b></p>	<p>Par délibération en date du 10 juillet 2020 le conseil municipal a émis un avis <b>DEFAVORABLE</b>.</p> <p>Cet avis fait suite à un échange de courriers entre la commune et la Métropole, laquelle dans sa réponse du 27 mai 2020 notifie au Maire que la quasi-totalité des besoins identifiés par la commune ne sera pas prise en compte. Les requêtes</p>	

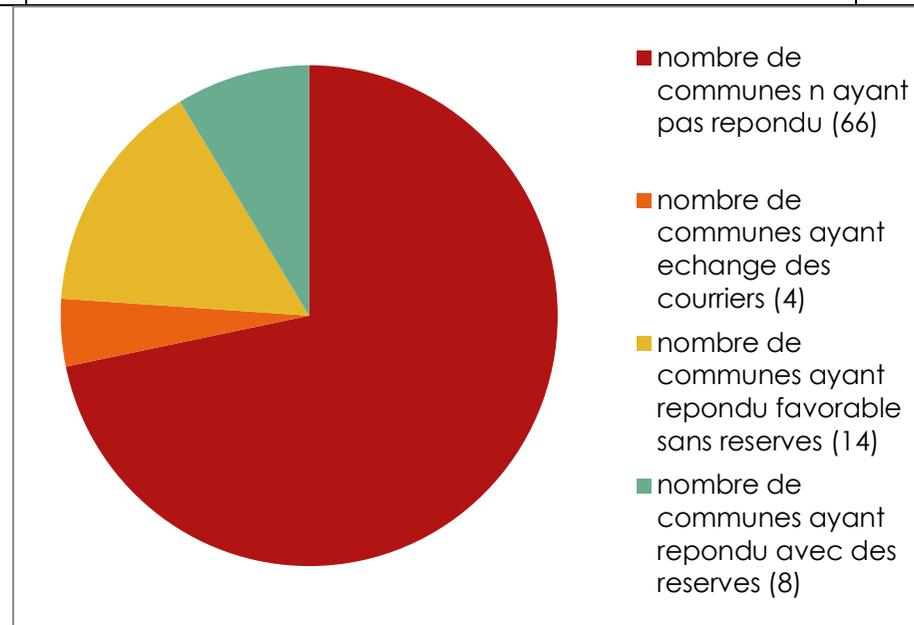
	<p>soulevées par la commune de MARIGNANE et à nouveau exprimées en tant que PPA portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ZAC les Florides</li> <li>- La gare routière du parc CAMOIN</li> <li>- La route départementale RD 9</li> <li>- Le secteur AEROPORT --AIRBUS-HELICOPTERS</li> <li>- Les modes doux.</li> </ul>	<p>La commune a saisi la Métropole pour l'informer des différents points de déplacements sur son territoire. Ces observations ont déjà été relevées lors de la concertation. Le MOA devra en tenir compte.</p> <p>Pour ce qui est de la traversée de la commune une large réflexion doit être engagée au niveau du PLUi pour identifier les différentes possibilités de délestage.</p> <p>Pour ce qui est des liaisons sur AIX et MARSEILLE, le projet de PDU propose une armature de transports en commun au niveau local, l'un des objectifs étant de relier les pôles urbains.</p> <p>L'ensemble de ces réserves a été versé au procès-verbal de synthèse.</p>
<b>MALLEMORT</b>	<p>En séance du 15 juillet 2020 le conseil municipal a émis un avis <b>FAVORABLE</b> assorti de <b>8 réserves</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Prise en compte des communes rurales et excentrées</li> <li>2) Les problématiques de bruit</li> <li>3) La connexion avec les départements voisins ou communes d'un autre bassin</li> <li>4) Desserte de SALON</li> <li>5) Connexion interbassin</li> <li>6) Desserte des territoires ruraux en transports en commun</li> <li>7) Rôle des communes</li> <li>8) Prise en compte des pôles touristiques</li> </ol>	<p>L'ensemble de ces observations devront être analysées et prise en compte par le MOA au titre des Plans Locaux de Mobilité (PLM) et des plans de déplacement d'entreprise (PDE).</p>
<b>ISTRES</b>	<p>Le 22 juillet 2020 le conseil municipal s'est réuni pour délibérer sur le PDU et a émis un avis <b>FAVORABLE</b> assorti de <b>deux réserves</b></p>	

	<p>1) Affirmation de la navette maritime dans le document afin d'offrir une alternative au mode de transport</p> <p>2) Prévoir un aménagement adéquat entre la future voie rapide FOS/SALON et le rondpoint Jacques Chirac.</p>	<p>Concernant la navette maritime, il s'agit d'une question que l'on retrouve sur plusieurs communes de l'Etang de Berre. Aussi cette idée devrait faire l'objet de plus d'attention pour déboucher sur un cabotage auprès de différentes communes sur le pourtour de l'Etang compte tenu qu'il y a de nombreux ports qui pourraient accueillir cette navette. Cette réserve a été citée dans le procès-verbal de synthèse.</p> <p>Quant à l'aménagement du giratoire cette requête relève du gestionnaire du réseau.</p>
--	---	---

- **4 communes n'ont pas délibéré** mais ont échangé avec les services de la Métropole des courriers afin d'obtenir des précisions sur des points particuliers.

Collectivités	Avis et /ou réserves	Commentaire de la commission d'enquête
<b>BOUC BEL AIR</b>	<p>Par courrier en date du 24 février 2020 le Maire de BOUC BEL AIR sollicite de la Métropole :</p> <p>La prise en compte de la réalisation de nouvelles jonctions routières avec l'A51, mesure qui devrait conduire à désengorger le réseau urbain intra-muros.</p>	<p>Il s'agit d'une question relevant de l'aménagement du réseau et de fait de la compétence du gestionnaire</p>
<b>VENELLES</b>	<p>Dans son courrier en date du 26 mai 2020, le Maire de Venelles fait état de :</p> <p>L'engagement de réaliser une étude portant sur l'élaboration d'un schéma stratégique des voies structurantes ainsi qu'une étude traitant du schéma d'armatures ferroviaire</p>	<p>Cela relève de la collectivité compétente en matière d'armatures ferroviaires d'analyser la requête émise par la commune.</p>

<b>ROQUEVAIRE</b>	<p>Le Maire de ROQUEVAIRE a porté à la connaissance des services de la Métropole les points importants qu'il souhaite voir figurer dans le PDU.</p> <p>Le projet VAL TRAM et son évolution, d'où la nécessité de prévoir les infrastructures nécessaires.</p> <p>Prévoir une entrée du VAL TRAM dans AUBAGNE</p> <p>Doublement de la voie VAL TRAM par une voie verte</p> <p>Développement de l'activité de la gare ROQUEVAIRE-CENTRE</p>	<p>Le dossier VAL TRAM fait l'objet d'une attention particulière de la part du MOA et sera traité comme un objectif particulier identifié. Le développement de la gare est lié au dossier du VAL TRAM qui fait l'objet d'un sujet au procès-verbal de synthèse.</p>
<b>FUVEAU</b>	<p>Le 25 août 2020, le Maire de FUVEAU a apporté aux services de la Métropole des remarques sur le PDU.</p> <p>La prise en compte du PLAN VELO</p> <p>Réalisation d'un pôle d'échanges multimodaux (PEM)</p> <p>Liaison inter urbaine entre AUBAGNE –AIX et les pôles d'activités</p>	<p>LE PLAN VELO sera un objectif principal des conclusions du PDU. Les liaisons AIX- AUBAGNE sont identifiées et sur FUVEAU sera réalisé un parking relais avec places de stationnement</p>



**3-1.2. Avis PPA reçus HORS DELAIS, période du 15/05/20 au 31/12/20**

**MARSEILLE**

La ville de MARSEILLE a dans un premier temps établi un courrier en date du 19 août 2020 à l'attention de la Présidente MAMP, l'informant qu'en raison des dispositions liées à la crise sanitaire la commune ne pouvait délibérer mais serait en revanche attentive à ce projet.

Du fait des élections municipales survenues en mars 2020 et du changement de gouvernance, la nouvelle assemblée a enfin pu délibérer sur le projet de PDU le 05/10/2020. Cependant compte tenu des dispositions réglementaires le contenu de cette délibération (parvenue hors délai) devra être versé au registre de l'enquête pour être prise en compte et la Mairie en a été avisée par la Métropole. La démarche a finalement été effectuée sur le Registre Numérique le 12 mai 2021 et sera traitée en tant que contribution d'une collectivité à l'enquête.

Collectivités	Avis et / ou réserves	Commentaire de la commission d'enquête
<b>MARTIGUES</b>	<p>Par délibération prise en séance du 11 décembre 2020 le conseil municipal de MARTIGUES s'est positionné sur le projet de PDU. Cette délibération s'avère être parvenue hors délai.</p> <p>Pour être analysée elle devra être versée dans le registre durant l'enquête publique.</p> <p>Toutefois la commune demande à ce que certains éléments soient pris en compte ; il s'agit de :</p> <p>Méthodologie : prévoir l'association des acteurs locaux</p> <p>Transport en commun : le dossier BHNS /les parkings relais /le maintien du service public /le déploiement de sites propres routiers /le renforcement de l'offre transports collectifs</p> <p>Transport routier /ferré/maritime/cyclable</p> <p>Développement des espaces publics partagés et attractifs</p>	<p>Cette remarque est reprise par plusieurs contributeurs ; le MOA devra en tenir compte.</p> <p>Cette observation relève d'une gestion interne du réseau de transport et devra être prise en compte dans les PLM</p> <p>Déjà relevé par d'autres communes du pourtour de l'Etang de Berre, le MOA en a été saisi dans le procès-verbal de synthèse.</p> <p>Relève du PLUi de la ville et éventuellement du PLM</p>

**Important :**

Pour ce qui est des autres collectivités, saisies par la Métropole mais n'ayant pas répondu dans les délais légaux, leurs **AVIS** sont donc réputés être de facto **FAVORABLE** au projet de PDU. Sur indication de la commission, elles ont été prévenues qu'elles pouvaient adresser une contribution au même titre que le public sur le registre papier ou numérique durant le déroulement de l'enquête publique (ce qui a été fait par quelques communes).

A ce titre et de façon identique, ces contributions seront analysées par la commission dans les mêmes conditions, alors qu'elle n'en est pas tenue.

**3-1.2. Avis PPA complémentaires, période du 01/01/21 au 15/04/21**

La loi LOM du 24/12/2019 a prévu que le porteur de projet devait saisir pour avis les AMO limitrophes au projet.

En effet depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et conformément à l'article L1214-15 du code des transports : « *tout projet de plan de mobilité est soumis pour avis aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) limitrophes* ».

L'analyse des avis reçus ou non, se fera dans les mêmes conditions que pour les consultations de la 1<sup>ère</sup> période.

En annexe il est fait état des établissements publics, communautés de communes et d'agglomération saisies par la Métropole dans le cadre de l'application de la loi LOM, survenue en pleine élaboration de l'enquête publique.

<b>Etablissement</b>	<b>Avis et / ou réserves</b>	<b>Commentaire de la commission d'enquête</b>
<b>AGGLOMERATION PROVENCE VERTE.</b>	Par courrier en date du 18 février 2021 cette agglomération a émis un avis <b>FAVORABLE</b> en précisant que celui-ci est assorti <b>d'une réserve</b> portant sur : - <b>Le respect des obligations légales en matière d'environnement et d'urbanisme.</b>	<b>Il s'agit d'un enjeu prévu dans le contenu du dossier PDU.</b>

<b>DURANCE-LUBERON -VERDON AGGLOMERATION (DLV)</b>	Par courrier en date du 12 mars 2021 le président de cette agglomération a informé la Métropole de l'avis <b>FAVORABLE</b> <u>sans réserve</u> émis par sa collectivité au titre du PDU.	<b>La commission prend acte de la décision</b>
<b>COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINTE BAUME</b>	Dans un courrier en date du 16 mars 2021 le président de cette agglomération a apporté quelques précisions sur l'avis à donner au PDU. L'agglomération demande à ce qu'une attention particulière soit apportée aux déplacements vers le plateau de SIGNES et notamment la traversée du village de CUGES LES PINS.	<b>Le MOA aura à en tenir compte et nécessitera une analyse spécifique.</b>
<b>COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LUBERON MONTS DE VAUCLUSE</b>	Par courrier en date du 16 mars 2021, cette agglomération émet un avis <b>FAVORABLE</b> <u>sans réserve</u> particulière	<b>La commission acte cette décision</b>
<b>COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TERRE DE PROVENCE</b>	La délibération prise par cette agglomération en date du 4 mars 2021, émet un avis <b>FAVORABLE</b> en insistant sur : La nécessité d'un dialogue entre bassins de mobilité sur les déplacements entre l'Est de Terre de Provence et Salon de Provence.	<b>La commission prend acte de la décision et incite le MOA à tenir compte de cette disposition.</b>
<b>AGGLOMERATION ARLES CRAU CAMARGUE MONTAGNETTE (ACCM)</b>	Bien que saisie par la Métropole, cette entité n'a pas donné de réponse. Il demeure que durant l'enquête elle pouvait déposer une contribution au même titre que le public.	

**3-1.3. Avis PPA reçus HORS DELAIS et/ou non notifiés**

Il est à noter que bon nombre d'avis sont parvenus hors délais et/ou non notifiés. Cependant les instances concernées disposeront toujours de la faculté de déposer leur avis pendant la durée de l'enquête publique. A cet effet la commission d'enquête a demandé au Maitre d'Ouvrage de rappeler aux dites collectivités qu'elles disposaient de cette faculté, à savoir de verser leur éventuelle contribution accompagnée si besoin de pièces jointes sur le support de leur choix.

Il s'agit de :

Collectivités	Avis et / ou réserves	Commentaire de la commission d'enquête
<b>MARTIGUES</b>	<i>(Voir plus haut)</i>	
<b>LE CONSEIL DEPRTEMENTAL DES BOUCHES DU RHONE</b>	<p>Cette instance par délibération de la commission permanente du 24/juillet 2020 a émis un avis <b>FAVORABLE</b> avec les réserves ci-après énoncées.</p> <p>Le volet routier portant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La hiérarchisation des voies</li> <li>- Le schéma stratégique des voies structurantes</li> <li>- La mise en cohérence des vitesses</li> <li>- Les projets routiers</li> </ul> <p>L'évaluation environnementale</p> <p>Le système vélo global</p> <p>Les transports collectifs avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évaluation du VAL TRAM dans le schéma directeur du THNS</li> <li>- Couloir de déplacements de 2 modes (car+ et TER +)</li> <li>- Le TER et le CAR complémentaire</li> </ul>	<p>Cette requête devra faire l'objet d'une attention particulière de la part du MOA dans le but de clarifier la compétence routière sur chacune des voies.</p> <p>Pour le transport collectif les points évoqués demeurent précis et nécessitent une parfaite analyse du MO.</p>

<p style="text-align: center;"><b>MARSEILLE</b></p>	<p>La seconde ville de France a émis un avis <b>RESERVE</b> par délibération du 5/10/2020. (<i>Voir plus haut</i>)          Cette collectivité a soulevé des points particuliers et a demandé à ce que ses propositions soient prises en compte dans le projet de PDU.          Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Boulevard Urbain Sud (BUS) et le tunnel Schlœsing soient adaptés à une ville « durable »</li> <li>L'accessibilité des PMR</li> <li>Le développement des modes actifs</li> <li>La réécriture des financements</li> <li>Le plan piétons / trottoirs</li> <li>Cohérence urbanisme / transport</li> <li>Le BHNS et ses caractéristiques</li> <li>Le BUS et son accès</li> <li>Les différents transports (câble /maritime/ferré)</li> <li>La tarification</li> <li>Des propositions concrètes déclinées aux PLM</li> </ul>	<p>L'ensemble de ces points a fait l'objet d'une contribution qui sera analysée comme telle.          Ces observations ont été reprises dans le procès-verbal de synthèse, où il a été demandé au MOA d'apporter toutes les réponses à cette délibération détaillée, pour tout ce qui relèverait du « stratégique » et donc hors PLM.</p>
<p style="text-align: center;"><b>AIX EN PROVENCE</b></p>	<p>Par délibération en date du 12 octobre 2020 la ville d'AIX en PROVENCE a donné un avis <b>FAVORABLE, assorti de 7 réserves</b>.          Elle sollicite des précisions sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La gestion du stationnement dans les bassins d'emploi.</li> <li>La logistique et le dernier kilomètre</li> <li>La problématique des deux roues motorisées</li> </ul>	<p>Concernant la gestion du stationnement il reviendra à chaque collectivité de mettre en place un plan de stationnement adapté à ses attentes.          Les connexions et la synchronisation des trajets et des transports se posent dans une grande partie du territoire. Cette question relève d'une analyse avec</p>

	<p>Les transports en commun et les connexions de la ville avec le bassin métropolitain La problématique des deux roues motorisées Les engins de déplacement personnels (type trottinette) Le solde du financement entre le coût global (300 à 350 millions €) et la part de la Métropole (100 à 150 millions €)</p>	<p>les différents opérateurs en matière de transport et les organes décisionnaires ainsi que les utilisateurs. Pour ce qui est des deux roues motorisés leur traitement rejoint celui de la voiture. Cette observation sera traitée dans les PLM. Cette remarque a été versée au procès-verbal de synthèse.</p>
--	---	---

---

**Au bilan de ce chapitre d'analyse des Avis de la MRAe et des PPA, la commission d'enquête retient deux points :**

- **D'une part plusieurs PPA ont évoqué des sujets dont l'application voire la transcription relève de la mise en œuvre des Plans Locaux de Mobilité, rappelant cependant que ces PLM ne sont que la déclinaison du contenu du PDU. Ce qui sous-entend que le maître d'ouvrage devra tenir compte des réserves, avis ou remarques soulevées par les PPA avant de finaliser le projet de PDU.**
- **D'autre part au vu des rendus des PPA, la commission a interrogé le maître d'ouvrage au travers de son procès-verbal de synthèse et attend de ce dernier les réponses aux différentes questions. Un chapitre est dédié à l'analyse des réponses du maître d'ouvrage au dit procès-verbal.**

## CHAPITRE - 4

### Les CONTRIBUTIONS VERSEES au PROJET de PDU

Ce chapitre est consacré à l'examen statistique des éléments issus de l'enquête publique, au travers du registre numérique et des divers supports d'expression mis à la disposition du public.

Le **bilan global** de la consultation par le Public du dossier général de l'enquête est le suivant :

- 69 personnes** reçues par la commission d'enquête au cours des **24 permanences** physiques
- 46 lettres ou dossiers** ont été adressées à la commission d'enquête.
- 69 observations écrites** ont été portées sur les **106 Registres** papier
- 953 requêtes** ont été consignées au **Registre numérique**
- 30 entretiens téléphoniques** ont été réalisés pendant les **3 permanences téléphoniques**

Ce bilan se divise en plusieurs sous chapitres dans lesquels ces différents éléments sont analysés.

## 4-1..LE DOSSIER D'ENQUETE

Le MOA a mis à la disposition du public tant sur le site de Registre Numérique que dans les différents lieux d'enquête, mais aussi sur son propre site un dossier reprenant l'ensemble des pièces répondant aux dispositions législatives et réglementaires en la matière.

Ce dossier était composé de :

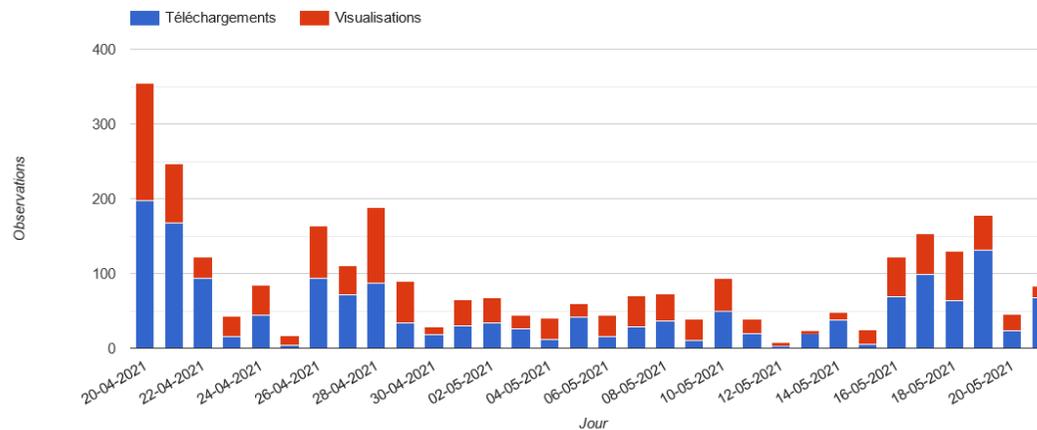
- 00 1 Arrête enquête publique PDU
- 00 2 Avis publicité REGISTRE
- 00 Notice de présentation de la démarche du PDU
- 01 Le projet de PDU
- 02 Le Rapport d'évaluation environnemental et résumé non technique
- 03 Annexe1 EE Etat initiale de l'environnement Artelia
- 04 1 Annexe2 EE Evaluation Amou PDU AMP
- 05 Annexe3 EE Evaluation Acouchie
- 06 Annexe accessibilité
- 07 Délibération Lancement PDU
- 08 Délibération d'arrêt PDU
- 09 1 Délibération PDU Concertation
- 09 2 Bilan concertation
- 10 PPA Marae
- 11 1 PPA
- 11 2 PPA 60 70 avis communes
- 11 3 PPA 71 80 avis communes
- 11 4 PPA 81 85 avis communes
- 11 5 PPA 86 SOMMAIRE COMMUNES COURRIERS
- 11 6 PPA 87 91 courriers communes
- 11 7 PPA 92 95 courriers communes
- 12 PPA Département
- 13 PPA complémentaires

**Les pièces constituant ce dossier ont été visualisées 469 fois et téléchargées 663 fois.**

Le détail des téléchargements et des visualisations est le suivant :

Rubrique	Téléchargement	Visualisation
Les arrêtés	46	29
Les avis et publicités	23	18
Notice de présentation	38	30
Projet PDU	154	128
Rapport d'évaluation environnementale	26	30
Les annexes	77	50
Les délibérations	55	25
Le bilan de concertation	20	19
Les PPA et MR Ae	228	146
<b>TOTAL</b>	<b>663</b>	<b>469</b>

Nombre de téléchargements et de visualisations durant le temps de l'ouverture d'enquête au public :



A la lecture de ce qui précède on constate que les téléchargements et/ou les visualisations ont été effectués principalement durant la 1<sup>ère</sup> semaine au début de l'enquête publique. Ce constat met en évidence le fait que les personnes intéressées par le projet de PDU désiraient disposer d'un temps nécessaire à l'examen de l'ensemble des pièces et pouvoir ainsi déposer une contribution sur le support de leur choix.

Dans le détail, les deux pièces du dossier ayant été le plus téléchargées et visualisées ont été le Projet de PDU et les Avis des Personnes Publiques Associées avec celui de la MRAe. Ce qui démontre l'intérêt du contenu de ces deux documents ; en effet en matière d'analyse le public recherche l'explication au sein du projet dans son ensemble et souhaite connaître l'avis des PPA et surtout de la MRAE pour se forger une idée avant d'exprimer son éventuelle contribution.

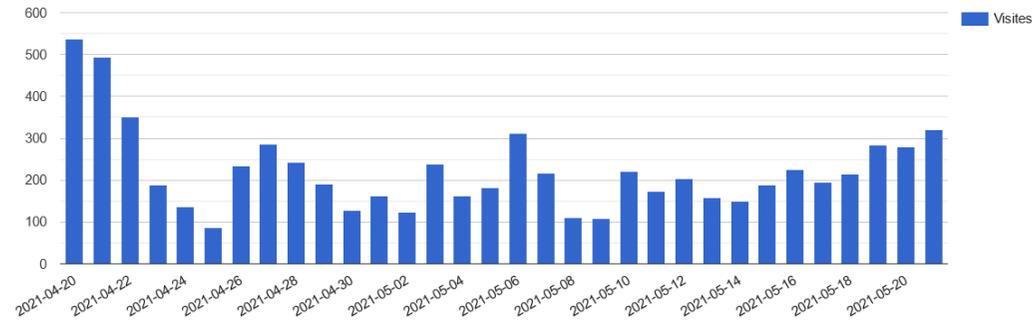
## **4-2.. LES VISITES**

### **4-2.1 De façon globale**

Après avoir identifié les téléchargements et visualisations du dossier d'enquête il faut examiner les visites du site de Registre Numérique pour connaître l'importance et l'attrait d'un tel dossier.

#### **Nombre de visites par jour**

L'état graphique ci-après met en évidence une **fréquentation journalière soutenue** : la première semaine d'enquête publique regroupe plus du tiers de l'ensemble des visites effectuées tout au long de la durée de l'enquête. Cette constatation montre que le Projet de PDU a fortement retenu l'attention du public et ce, quel que soit le lieu de consultation.

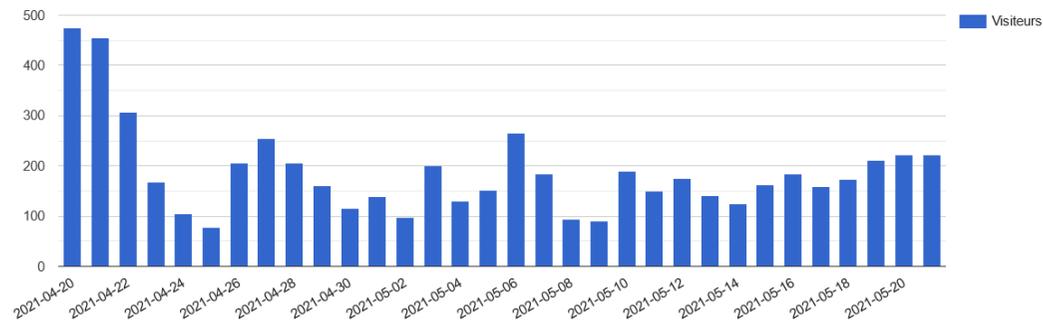


### Nombre de visiteurs par jour

Concernant les visiteurs cette fois, l'histogramme ci-après montre une répartition similaire à celle des visites avec naturellement des valeurs inférieures.

Le même visiteur qui a parcouru le site sur différents onglets conduit par voie de conséquence à plus de visites.

Cependant, comme pour les visites, le nombre des visiteurs est conséquent et non négligeable pendant toute la durée de l'enquête.

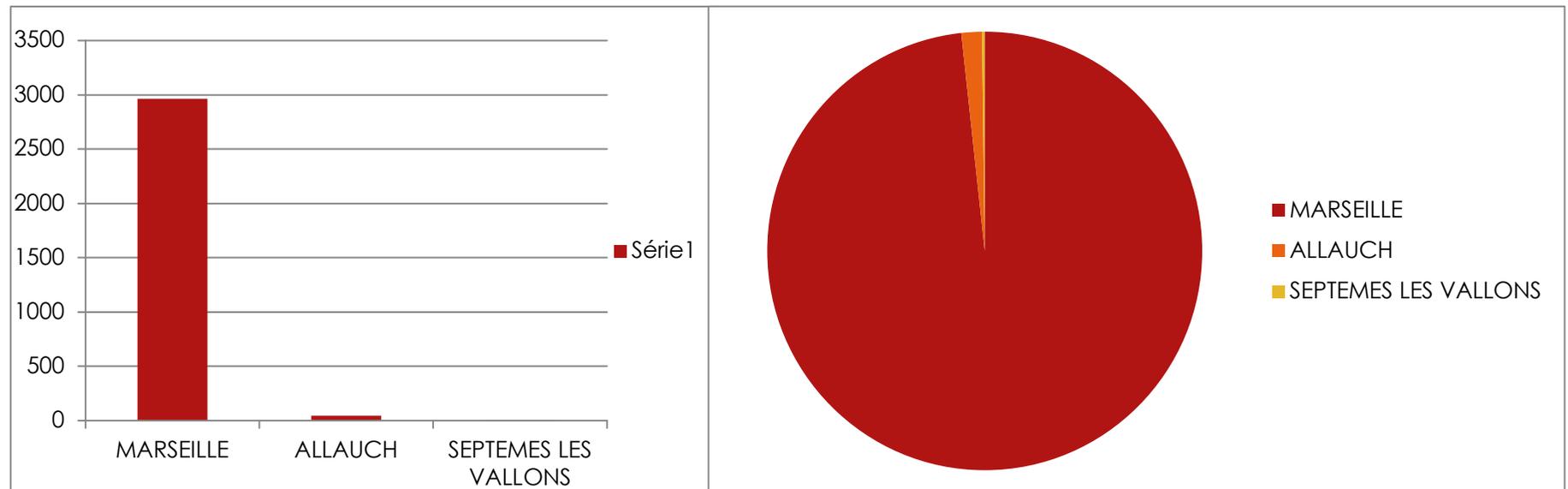


#### 4-2.2 Par Bassin de Mobilité

Afin de mieux cerner les visites et avoir dans le détail celles rattachées aux communes, il a été exporté et extrait les données spécifiques aux différents bassins de mobilité.

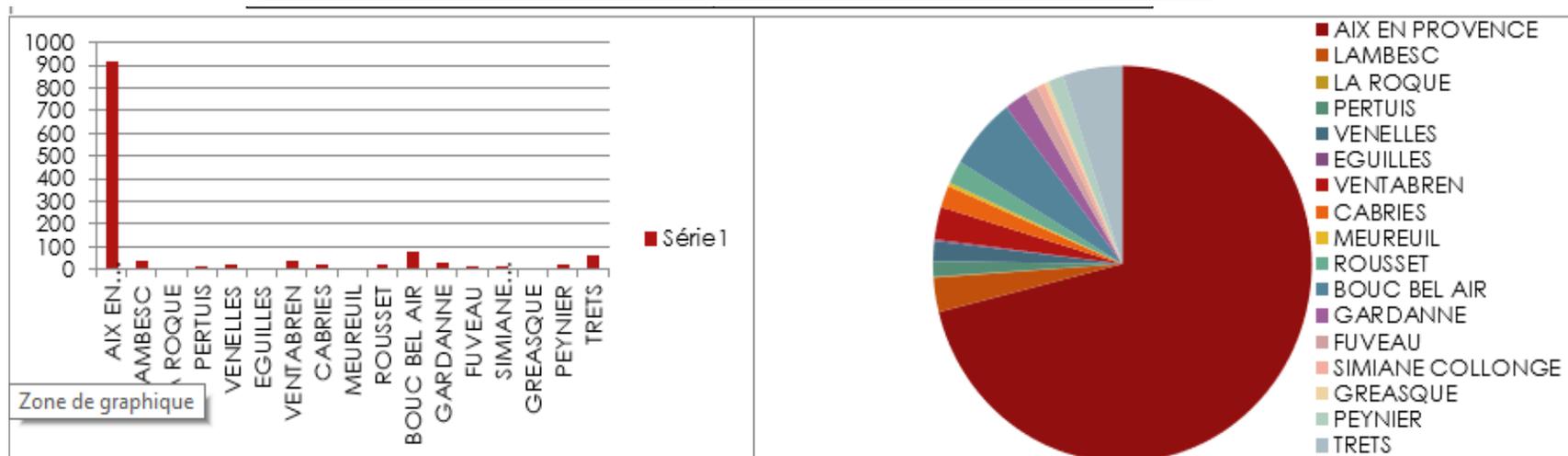
##### Bassin de MARSEILLE

MARSEILLE	2965
ALLAUCH	46
SEPTEMES LES VALLONS	6
<b>TOTAL</b>	<b>3017</b>



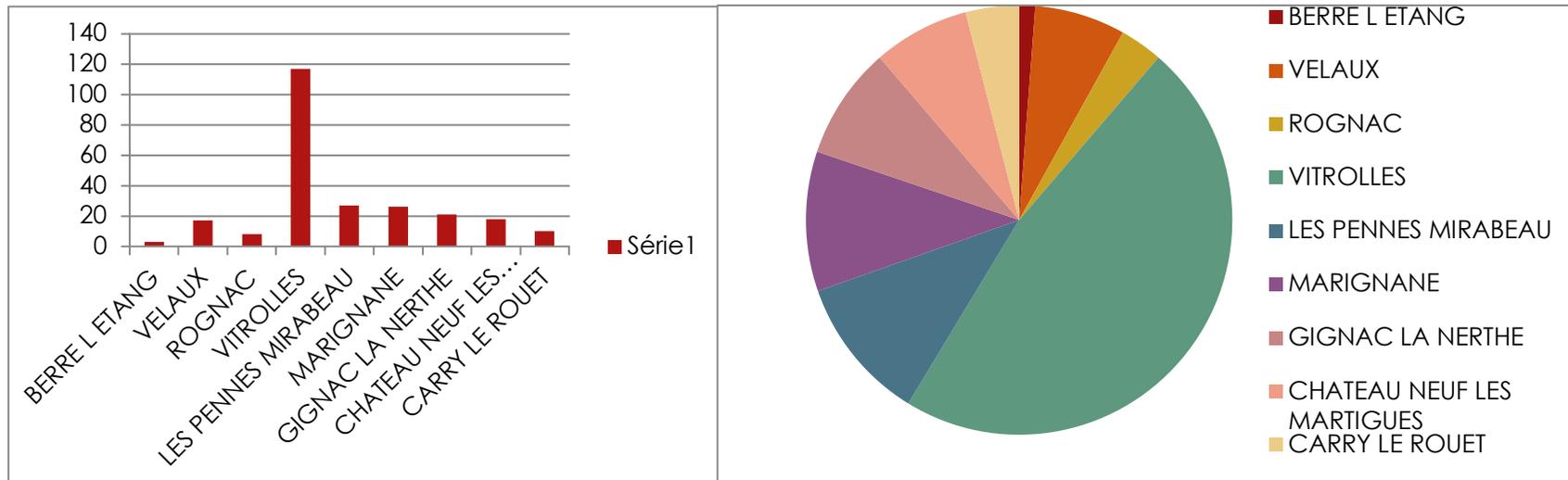
**Bassin d'AIX EN PROVENCE**

AIX EN PROVENCE	915
LAMBESC	36
LA ROQUE D'ANTHERON	1
PERTUIS	16
VENELLES	21
EGUILLES	2
VENTABREN	34
CABRIES	23
MEYREUIL	4
ROUSSET	24
BOUC BEL AIR	76
GARDANNE	25
FUVEAU	14
SIMIANE COLLONGE	9
GREASQUE	5
PEYNIER	17
TRETS	65
<b>TOTAL</b>	<b>1287</b>



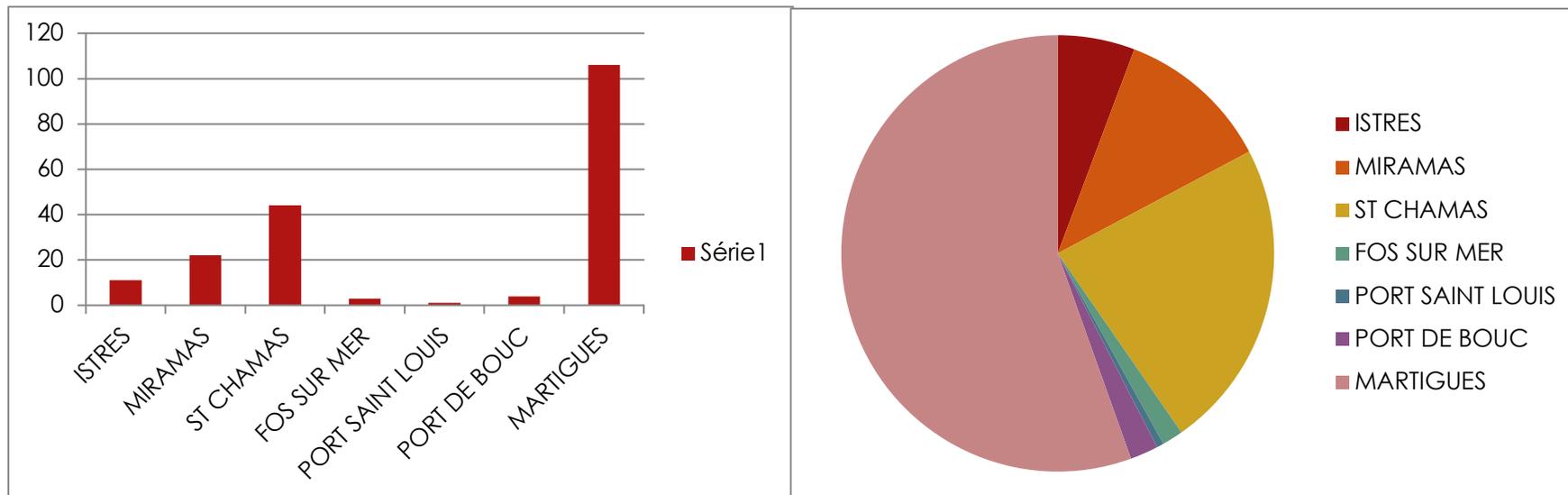
**Bassin EST - ETANG de BERRE**

BERRE L'ETANG	3
VELAUX	17
ROGNAC	8
VITROLLES	117
LES PENNES MIRABEAU	27
MARIGNANE	26
GIGNAC LA NERTHE	21
CHATEAUNEUF LES MARTIGUES	18
CARRY LE ROUET	10
<b>TOTAL</b>	<b>247</b>



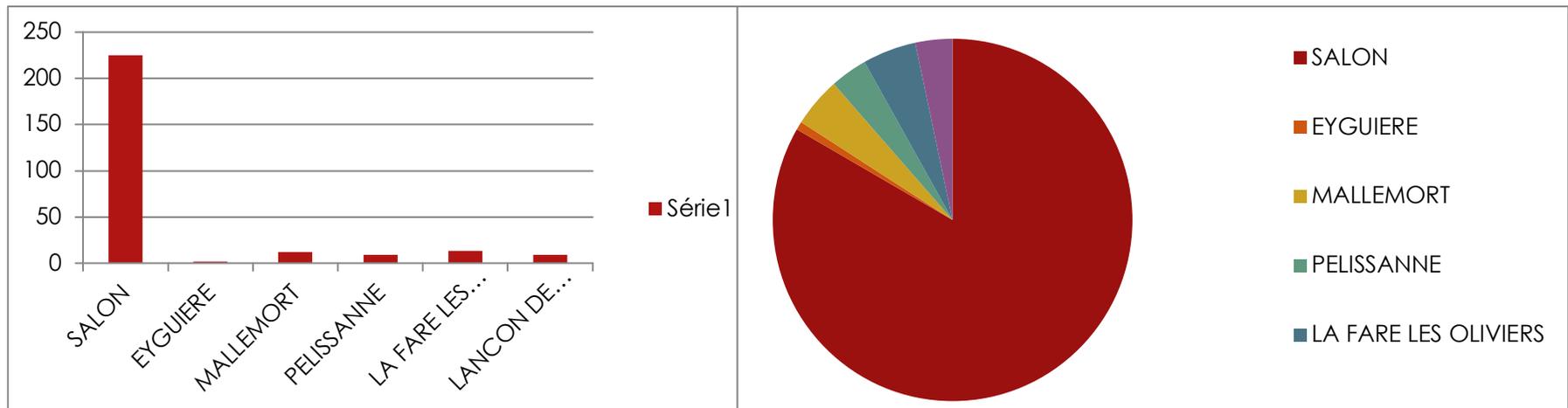
**Bassin OUEST – ETANG de BERRE**

ISTRES	11
MIRAMAS	22
ST CHAMAS	44
FOS SUR MER	3
PORT SAINT LOUIS	1
PORT DE BOUC	4
MARTIGUES	106
<b>TOTAL</b>	<b>191</b>



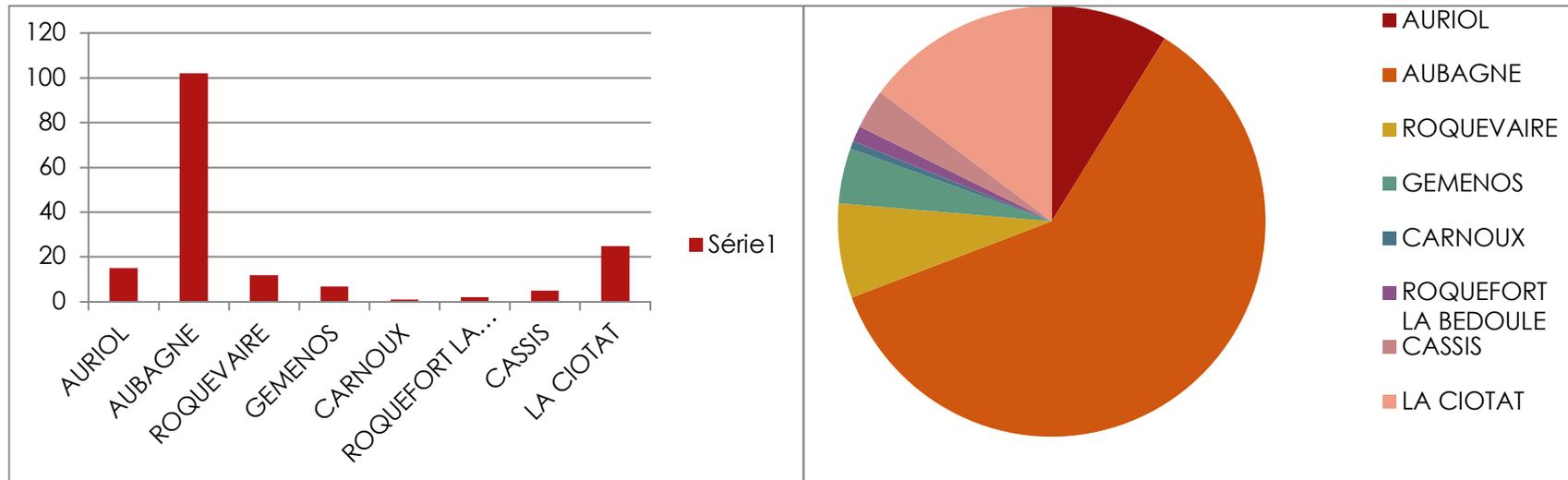
**Bassin NORD - OUEST**

SALON	225
EYGUIERE	2
MALLEMORT	12
PELISSANNE	9
LA FARE LES OLIVIERS	13
LANCON DE PROVENCE	9
<b>TOTAL</b>	<b>270</b>



**Bassin SUD - EST**

AURIOL	15
AUBAGNE	102
ROQUEVAIRE	12
GEMENOS	7
CARNOUX	1
ROQUEFORT LA BEDOULE	2
CASSIS	5
LA CIOTAT	25
<b>TOTAL</b>	<b>169</b>



#### **4-2.3 Sur le Registre Numérique**

Cet outil de consultation et de dépôt de contributions est devenu un moyen moderne d'expression, notamment pour les enquêtes publiques de grande importance à fort enjeux.

Le MOA a décidé de confier la mise en œuvre de ce registre numérique au prestataire du même nom et en a imposé son architecture. A l'exception de quelques adaptations mineures, la commission d'enquête n'a pas participé à l'élaboration du contenu de ce registre numérique, d'architecture simple, inspirée d'autres enquêtes publiques similaires. Ce Registre permet au public de déposer sa contribution ainsi que l'ensemble des pièces qu'il souhaite joindre. C'est ainsi que le MOA pourra y puiser de nombreux éléments pour certains sujets, à partir de dossiers constitués et/ou argumentés.

Il a été exporté ci-après le quantitatif des contributions déposées au registre numérique. Son exploitation est faite par bassin de mobilité.

#### **Bassin de MARSEILLE**

MARSEILLE (tous arrondissements)	283
ALLAUCH	12
SEPTEMES LES VALLONS	25
PLAN DE CUQUES	11
<b>TOTAL</b>	<b>331</b>

Il est à noter que la quasi-totalité des contributions sur le registre numérique concernent la ville de MARSEILLE, tous arrondissements confondus.

#### **Bassin d'AIX EN PROVENCE**

AIX EN PROVENCE	84
LAMBESC	7
LA ROQUE D'ANTHERON	7
PERTUIS	9

VENELLES	17
EGUILLES	5
VENTABREN	4
CABRIES	12
MEYREUIL	2
ROUSSET	8
BOUC BEL AIR	16
GARDANNE	11
FUVEAU	17
SIMIANE COLLONGUE	5
GREASQUE	6
PEYNIER	13
TRETS	11
SAINT MARC DE JAUMEGARDE	5
VAUVENARGUES	4
BEAURECUEIL	2
CHATEAUNEUF LE ROUGE	10
LE THOLONET	3
PUYLOUBIER	4
SAINT ANTONIN SUR BAYON	2
MIMET	4
ROGNES	6
SAINT CANNAT	5
JOUQUES	3
LE PUY SAINTE REPARADE	7
MEYRARGUES	6
PEYROLLES	6
SAINT ESTEVE JANSON	4
SAINT PAUL LEZ DURANCE	4
<b>TOTAL</b>	<b>309</b>

Dans ce bassin de mobilité, la ville d'AIX EN PROVENCE a déposé le plus grand nombre de contributions. Cependant il est à noter que **dans toutes les autres communes** il y a eu également des contributions.

**Bassin EST - ETANG de BERRE**

BERRE L'ETANG	3
VELAUX	8
ROGNAC	5
VITROLLES	13
LES PENNES MIRABEAU	10
MARIGNANE	10
GIGNAC LA NERTHE	4
CHATEAUNEUF LES MARTIGUES	5
CARRY LE ROUET	5
SAINT VICTORET	2
ENSUES L A REDONNE	5
LE ROVE	2
SAUSSET LES PINS	4
<b>TOTAL</b>	<b>73</b>

De même que précédemment, le plus grand nombre de contributions ont été déposés dans les communes les plus peuplées.

**Bassin NORD OUEST**

SALON	10
EYGUIERES	3
MALLEMORT	4
PELISSANNE	7
LA FARE LES OLIVIERS	3
LANCON DE PROVENCE	3
ALLEINS	4
AURONS	3
CHARLEVAL	4
LAMANON	4
SENAS	3
VERNEGUES	5
COUDOUX	3
LA BARBEN	3
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>

Sur SALON de PROVENCE et pour ce bassin de mobilité Nord-Ouest, on aurait pu s'attendre à un plus grand nombre de contributions, ne serait-ce qu'en raison du projet routier FOS/MER – SALON DE PROVENCE qui a fait débat : il n'en fut rien.

**Bassin SUD - EST**

AURIOL	14
AUBAGNE	20
ROQUEVAIRE	11
GEMENOS	3
CARNOUX	3
ROQUEFORT LA BEDOULE	3
CASSIS	4
LA CIOTAT	10
LA PENNE SUR HUVEAUNE	4
CEYRESTE	3
CUGES LES PINS	2
BELCODENE	10
CADOLIVE	5
LA BOUILLADISSE	13
LA DESTROUSSE	14
PEYPIN	5
SAINT SAVOURNIN	5
SAINT ZACHARIE	5
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>

Quelques communes ont par leurs administrés, déposé des contributions alors que leur nombre d'habitants est bien inférieur à la ville centre AUBAGNE (ex :LA BOUILLADISSE /LA DESTROUSSE/AURIOL).

**Bassin EST – ETANG de BERRE**

ISTRES	3
MIRAMAS	5
ST CHAMAS	3
FOS SUR MER	3
PORT SAINT LOUIS	3
PORT DE BOUC	4
MARTIGUES	18
SAINT MITRE LES REMPARTS	3
CORNILLON CONFOUX	2
GRANS	3
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>

A l'exception de la ville de MARTIGUES, le dépôt de contributions dans ce bassin a été très réduit alors que c'est un territoire où convergent un grand nombre d'accès au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). La liaison routière FOS/MER – SALON de PROVENCE qui fait débat n'est même pas évoquée.

**4-2.4 Sur les Registres, version papier**

Comme pour toutes les enquêtes publiques il a été déposé dans les 92 communes de la Métropole ainsi qu'aux 6 sièges de territoire et dans les 8 mairies de secteur de Marseille, un registre d'enquête version papier pour permettre au public d'écrire ses requêtes  
L'état statistique de dépôt de contributions dans ces registres papier par bassin de mobilité est le suivant :

**Bassin de MARSEILLE**

COLLECTIVITES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES	NOMBRE DE PIECES VERSEES
MARSEILLE TOUS SECTEURS	11	14
ALLAUCH	0	0
SEPTEMES LES VALLONS	3	1
PLAN DE CUQUES	0	0
Siège Métropole	2	12
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>27</b>

**Bassin NORD - OUEST**

COLLECTIVITES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES	NOMBRE DE PIECES VERSEES
SALON DE PROVENCE	0	0
EYGUIERE	0	0
MALLEMORT	0	0
PELISSANNE	1	1
LA FARE LES OLIVIERS	6	0
LANCON DE PROVENCE	0	0
ALLEINS	0	0
AURONS	0	0
CHARLEVAL	0	0
LAMANON	0	0
SENAS	0	0
VERNEGUES	0	0
COUDOUX	0	0
LA BARBEN	0	0
Territoire pays salonais	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>2</b>

**Bassin d'AIX EN PROVENCE**

<b>COLLECTIVITES</b>	<b>NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES</b>	<b>NOMBRE DE PIECES VERSEES</b>
AIX EN PROVENCE	0	0
LAMBESC	0	0
LA ROQUE D'ANTHERON	0	0
PERTUIS	5	0
VENELLES	1	1
EGUILLES	0	0
VENTABREN	0	0
CABRIES	2	2
MEYREUIL	0	0
ROUSSET	1	0
BOUC BEL AIR	0	0
GARDANNE	2	0
FUVEAU	3	0
SIMIANE COLLONGUE	0	0
GREASQUE	0	0
PEYNIER	0	0
TRETS	0	0
SAINT MARC DE JAUMEGARDE	0	0
VAUVENARGUES	0	0
BEAURECUEIL	0	0
CHATEAUNEUF LE ROUGE	1	0
LE THOLONET	1	1
PUYLOUBIER	0	0
SAINT ANTONIN SUR BAYON	0	0
MIMET	0	0
ROGNES	0	0

SAINT CANNAT	0	0
JOUQUES	0	0
LE PUY SAINTE REPARADE	0	0
MEYRARGUES	0	0
PEYROLLES	0	0
SAINT ESTEVE JANSON	0	0
SAINT PAUL LEZ DURANCE	0	0
Territoire d'Aix	5	2
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>6</b>

**Bassin EST - ETANG de BERRE**

COLLECTIVITES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES	NOMBRE DE PIECES VERSEES
BERRE L'ETANG	0	0
VELAUX	2	1
ROGNAC	0	0
VITROLLES	1	0
LES PENNES MIRABEAU	0	0
MARIGNANE	1	0
GIGNAC LA NERTHE	0	0
CHATEAUNEUF LES MARTIGUES	0	0
CARRY LE ROUET	0	0
SAINT VICTORET	0	0
ENSUES LA REDONNE	0	0
LE ROVE	0	0
SAUSSET LES PINS	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>1</b>

**Bassin SUD - EST**

<b>COLLECTIVITES</b>	<b>NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES</b>	<b>NOMBRE DE PIECES VERSEES</b>
AURIOL	0	1
AUBAGNE	0	0
ROQUEVAIRE	0	0
GEMENOS	0	0
CARNOUX	0	0
ROQUEFORT LA BEDOULE	0	0
CASSIS	0	0
LA CIOTAT	3	1
LA PENNE SUR HUVEAUNE	0	0
CEYRESTE	0	0
CUGES LES PINS	2	1
BELCODENE	0	0
CADOLIVE	0	0
LA BOUILLADISSE	0	0
LA DESTROUSSE	0	0
PEYPIN	0	0
SAINT SAVOURNIN	0	0
SAINT ZACHARIE	0	0
Territoire du pays d'Aubagne	5	0
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>3</b>

**Bassin OUEST – ETANG de BERRE**

COLLECTIVITES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS ECRITES	NOMBRE DE PIECES VERSEES
ISTRES	0	0
MIRAMAS	2	2
ST CHAMAS	0	0
FOS SUR MER	0	0
PORT SAINT LOUIS	0	0
PORT DE BOUC	2	2
MARTIGUES	3	2
SAINT MITRE LES REMPARTS	0	0
CORNILLON CONFOUX	0	0
GRANS	0	0
Territoire du pays d'Istres	0	0
Territoire pays Martigues	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>7</b>

**Note :**

A la lecture de l'ensemble des tableaux, il apparait que pour 71 collectivités (soit 69% de l'ensemble Métropole) les registres sont restés vierges sans pouvoir émettre des suppositions sur cette situation, tant les facteurs peuvent être divers (à l'instar des récentes élections nationales avec un pourcentage d'abstentions comparable).

#### **4-2.5 Les permanences téléphoniques**

Cette enquête a été marquée par la volonté du MOA d'ouvrir très largement la possibilité donnée au public de s'exprimer. Ainsi en sus des différents registres, des permanences physiques des commissaires enquêteurs mais aussi des courriers postaux, il a été prévu, sur conseil de la commission d'enquête une journée par commissaire enquêteur pour répondre après prise de rendez-vous aux questions du public ne pouvant se déplacer notamment en raison de la pandémie. Au bilan c'est une **trentaine d'entretiens téléphoniques** avec un commissaire enquêteur qui ont pu avoir lieu.

#### **4-2.6 Les principaux thèmes se dégageant des contributions**

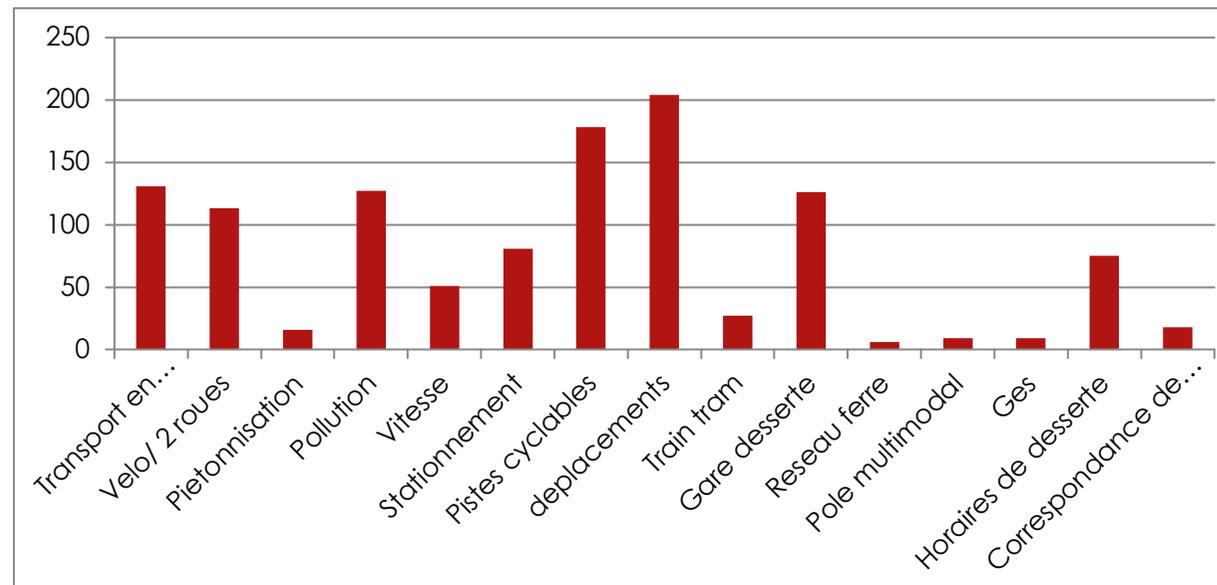
Le grand nombre d'observations déposées par le public montre que l'attente des bénéfices apportés par ce PDU est grande pour la population.

Le public adhère totalement à l'objet de ce PDU d'offrir à la population une organisation des mobilités au sein de la Métropole et de construire des communes plus écologiques et plus justes dans une démarche de participation citoyenne.

Le PDU vise à développer un système de mobilité adapté aux spécificités du territoire, afin que CHAQUE métropolitain dispose d'une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Au vu de l'ensemble des contributions déposées sur le registre numérique .il a été possible sans prévaloir de l'analyse faite à partir du procès-verbal de synthèse de dégager les principaux thèmes repris de façon récurrente. Ils figurent dans ce tableau :

THEMES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS
Transport en commun/Transport collectif	131
Vélo/ 2 roues	113
Piétonisation	16
Pollution	127
Vitesse	51
Stationnement	81
Pistes cyclables	178
Déplacements	204
Train tram	27
Gare desserte	126
Réseau ferré	6
Pôle multimodal	9
GES	9
Horaires de desserte	75
Correspondance de liaisons	18



**Commentaires de la Commission :**

De façon générale on retrouve en priorité le thème des DEPLACEMENTS au sens large du terme. Les pistes cyclables prennent de l'importance et arrivent en seconde position des préoccupations du public ; pour le reste c'est relativement disparate.

Le public s'est beaucoup intéressé à l'enquête publique concernant le PDU de la Métropole Aix Marseille Provence en y participant activement par des propositions concrètes et argumentées, et en exprimant aussi certaines craintes.

Sans surprise, ce plan concerne essentiellement les secteurs urbains de la Métropole. L'intermodalité en est la règle, et cela semble logique pour desservir la deuxième métropole de France. Néanmoins l'amélioration de la mobilité sur les secteurs urbains ne doit pas faire oublier les secteurs ruraux ou "rurbains" de la Métropole.

Le public insiste pour qu'un effort prioritaire soit donné aux mobilités actives (marche, vélo) dans l'espace public.

Également la population insiste pour que soient renforcés l'offre, l'accès et l'attractivité des transports en commun sur tout le territoire de la Métropole et que soit limitée la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.

Une desserte de qualité est demandée avec insistance sur les trois corridors de déplacement entre Marseille et Aix en Provence/Aubagne/Salon de Provence, pour soutenir la volonté de limiter la part de la voiture dans la Métropole.

Le PDU devrait inclure la prise en compte du concept de rue scolaire, c'est-à-dire un plan spécial de gestion de la mobilité dans les secteurs où sont implantés des établissements scolaires.

Les besoins en liaisons transversales sans avoir à passer par Marseille ou Aix en Provence est mal pris en compte dans le PDU.

De nombreux contributeurs expriment aussi leurs craintes suite à certaines lignes de bus qui viendraient à être supprimées, notamment la ligne 160, alors qu'elles sont utiles, utilisées et appréciées et pour lesquelles les solutions de remplacement ne sont pas satisfaisantes et où les accès aux PEM ne semblent pas prévus.

Plusieurs personnes estiment que le transport ferroviaire souffre d'un manque d'investissement, ce qui compromet l'atteinte des objectifs climatiques.

Il est aussi exprimé le souhait de voir se développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques des voiries et de l'urbanisation des communes, et de jalonner judicieusement les itinéraires des poids lourds qui circulent parfois sur des routes étroites non configurées pour ce type de véhicules.

L'attente est grande en ce qui concerne la mise en œuvre et le financement du PDU et des Plans Locaux de Mobilité qui en découleront dans des délais rapides.

## CHAPITRE 5

# PROCES VERBAL DE SYNTHESE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 5-1...LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

L'art R 123-18 du Code de l'Environnement impose au commissaire-enquêteur de rencontrer le Responsable de Projet sous huitaine après la clôture de l'enquête, pour lui communiquer les observations écrites et orales du public consignées dans un procès-verbal de synthèse qu'il lui remet. Le Responsable de Projet dispose à son tour d'un délai de 15 jours pour y répondre et produire ses observations éventuelles. Ces dispositions sont rappelées dans l'arrêté métropolitain en son article 6.

Cette procédure a été appliquée dans l'enquête présente, et les principales remarques ou observations regroupées par thèmes ou bassins de mobilité ont été consignées dans ce PV de synthèse dont il porte le nom.

L'enquête a été close le 21 mai 2021 dans l'ensemble des 106 lieux d'enquête concernés par le projet PDU et les Registres ont été clos le 1<sup>er</sup> juin 2021, date de leur remise à la commission d'enquête.

**La rencontre du président de la commission d'enquête Alain CHOPIN avec le Maître d'Ouvrage**, représenté par **Madame Sylvie FERRARIN**, Cheffe du service planification et stratégie, directrice du projet de PDU, assistée de son proche collaborateur, Monsieur Patrice FOURNIER, Chef de projet PDU et de deux techniciens des agences d'urbanisme métropolitaines que sont l'AGAM et l'AUPA, a pu avoir lieu en les bureaux de la Métropole sis à la Tour Marseillaise à Marseille, le **14 juin 2021 de 9h15 à 12h15**, soit 13 jours après la réception des registres et documents annexés, après avoir obtenu une prolongation de 5 jours en raison de plus de 1200 contributions enregistrées et du faible effectif de la commission (copie échange de courriels joints en annexe)

**Madame Sylvie FERRARIN**, Directrice du projet de PDU, a adressé en retour par courriel, **un mémoire en réponse le 6 juillet 2021**, soit 22 jours après la remise du Procès-Verbal de synthèse incluant la prolongation d'une semaine demandée à la commission en raison de la complexité des questions posées, ce qui fut accordé (copie échange de courriels joints en annexe). Non daté et non signé, il est joint en annexe et repris en analyse dans le Rapport 2<sup>ème</sup> Partie.

Le Procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête daté du 14 juin 2021, figure ci-après dans le présent rapport.

# **PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ECRITES, NUMERIQUES ET ORALES**

## **Notifié au Maitre d'Ouvrage Le 14 juin 2021**

Dans le cadre de l'enquête publique  
Sur l'ensemble des communes de la Métropole Aix-Marseille-Provence  
Portant sur :

### **Le projet de Plan de Déplacements Urbains**

(Ouverte le 20 avril 2021 et close le 21 mai 2021)

*Référence : Arrêté de Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence en date du 19 mars 2021*

## Table des matières

<b>OBSERVATIONS DU PUBLIC, des Services de l'Etat, de la CE et autres .....</b>	
<b>1. LES RECOMMANDATIONS DE LA MRAE .....</b>	
<b>2. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE (PLM) .....</b>	
<b>3. LE FINANCEMENT DU PDU .....</b>	
<b>4. CREATION D'UN ETABLISSEMENT PUBLIC LOCAL DE LA MOBILITE .....</b>	
<b>5. LES ACTEURS ECONOMIQUES.....</b>	
5.1. Secteur terrestre .....	
5.2. Secteur portuaire .....	
<b>6. LE SYSTEME VELO GLOBAL .....</b>	
<b>7. GRATUITE /TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN .....</b>	
<b>8. LE TRANSPORT FERROVIAIRE .....</b>	
8.1. Le réseau ferré .....	
8.2. Le RER .....	
<b>9. LES LIAISONS MARITIMES.....</b>	
<b>10. LES LIAISONS PAR TELEPHERIQUE / CABLE.....</b>	
<b>11. LES BASSINS DE MOBILITE .....</b>	
11.1. Bassin de Marseille.....	
11.1.1. Tramway des collines.....	
11.1.2. Boulevard Urbain Sud (BUS) .....	
11.1.3. Propositions Plans Vélo -Piétons .....	
11.1.4. Points divers municipalité de Marseille .....	

11.2.	Bassin du Sud-Est.....	
11.2.1.	Voie de Valdonne.....	
11.2.2.	PADD du CT4.....	
11.2.3.	Propositions d'une association locale .....	
11.3.	Bassin Est – Etang de Berre.....	
11.3.1.	Commune de Maignane .....	
11.4.	Bassin Ouest – Etang de Berre .....	
11.4.1.	Liaison RD9 / LAVERA .....	
11.4.2.	Contournement de PORT de BOUC .....	
11.4.3.	Maintien de la gare de PORT DE BOUC.....	
11.5.	Bassin Nord - Ouest.....	
11.5.1.	Création d'un accès à l'autoroute A7 depuis Coudoux .....	
11.5.2.	Echangeur Salon Nord.....	
11.6.	Bassin d'Aix en Provence.....	
11.6.1.	Le projet TRAMAIX.....	
11.6.2.	Contournement des villes .....	
11.6.3.	Rupture de charge concernant la ligne des Alpes / Marseille .....	
11.6.4.	Les faibles dessertes .....	
<b>12.</b>	<b>AUTRES THEMATIQUES.....</b>	
12.1.	Compatibilité du PDU avec documents supérieurs .....	
12.1.1.	SCOT.....	
12.1.2.	SRADDET.....	
12.2.	Evaluation du PDU.....	
12.3.	Synchronisation des lignes des différents modes de transport .....	
<b>13.</b>	<b>CONSULTATION PROLONGEE DU REGISTRE NUMERIQUE PAR LE PUBLIC .....</b>	

Nous, **Alain CHOPIN**, président de la commission d'enquête, désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille pour l'enquête publique portant sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole, procédons ce jour, **lundi 14 juin** à 9h30, à la **rencontre avec le maître d'ouvrage**, en la personne de **Madame FERRARIN**, cheffe du service planification et stratégie, directrice du projet de PDU, rencontre telle que prévue à l'article R123-18 du Code de l'Environnement et à l'article 8 de l'arrêté de la Métropole AMP, et devant avoir lieu sous huitaine à compter de la clôture de l'enquête.

Pour des raisons logistiques, si l'enquête a bien été terminée le 21 mai 2021, elle a été effectivement close par le président de la commission d'enquête le 1<sup>er</sup> juin 2021, le temps nécessaire pour AMP de collecter les 106 Registres. A son tour et compte tenu de l'ampleur des contributions à analyser, la commission a demandé et obtenu l'accord d'un délai supplémentaire de 4 jours pour remettre son PV de synthèse.

La rencontre est organisée à la Tour Marseillaise avec **Madame FERRARIN** en son bureau, assistée de son proche collaborateur **Monsieur FOURNIER**, chef de projet PDU, avec lesquels rendez-vous avait été pris, pour y recevoir le **procès-verbal de synthèse** des observations écrites et orales, mais aussi numériques recueillies par la commission pendant l'enquête publique. Ils sont avisés qu'après remise de ce PV, incluant toutes ces observations, ils auront un délai de quinze jours pour éventuellement y répondre sous forme de mémoire.

---

En préambule, il est à signaler une très forte participation du public en particulier via le Registre Numérique qui, en cette grave période de pandémie a rempli tout son rôle de proximité et de diffusion. La commission s'en félicite, d'autant que les contributions ont été pour beaucoup étayées par des dossiers pouvant ou devant être exploités à court terme par le MOA (1).

La crise sanitaire a grandement complexifié la conduite de l'enquête prévue initialement du 4 novembre 2020 au 10 décembre 2020. Stoppée in extremis en accord avec la commission en raison d'un second confinement national décrété 7 jours plus tôt qui ne permettait plus une participation du public dans de bonnes conditions, Madame la Présidente de la Métropole a pris un arrêté de report le 30 octobre 2020. Ce n'est que 5 mois après, la crise sanitaire s'étant éclaircie, qu'un nouvel arrêté est pris le 19 mars 2021 permettant cette fois un déroulement d'enquête à qualifier de classique et sans anicroches jusqu'à son terme.

## OBSERVATIONS DU PUBLIC, des Services de l'Etat, de la CE et autres

Pendant la durée de l'enquête publique qui s'est étalée sur **32 jours**, le public a pu prendre connaissance du dossier et déposer une contribution dans l'un des 106 lieux d'enquête au sein des diverses collectivités, mais aussi sur la plateforme du prestataire Registre Numérique, ou par courrier. Le public a pu rencontrer, dans les grandes villes comme dans les moyennes, aux sièges de la Métropole comme des Territoires, un commissaire enquêteur au cours de **24 permanences** physiques et même s'entretenir en direct et sur rendez-vous lors de **3 permanences téléphoniques** spécialement dédiées au public voulant éviter en la circonstance, un contact physique.

Il a été recensé **77 observations et 23 courriers** déposés sur les **106** registres papiers. Quant à la plateforme Registre Numérique, elle a surpris par sa forte fréquentation en recevant pas moins de **1200 contributions** (courriels ou requêtes directes) dont **850 utilement publiées** par la Commission d'enquête.

Il est intéressant de noter que sur cette plateforme et sans compter le site de la Métropole, il y a eu pendant les 32 jours, près de **7100 visites** effectuées par 5000 visiteurs, donnant lieu à **470** visualisations du dossier et à **630 téléchargements** : preuve de l'intérêt porté sur ce projet sensible et préoccupant pour de nombreux métropolitains.

Au dépouillement objectif de cette contribution massive et compte tenu de l'effectif nettement insuffisant de la commission (3 membres) au regard de cette première enquête publique jamais réalisée à l'échelon de la Métropole, la commission a fait choix dans les délais impartis, de retenir les dossiers de fond et de laisser le MOA collecter les informations et requêtes de ce qui semblait relever du ressort des futurs 25 PLM où la consultation de terrain sera plus concrète pour toutes les actions ponctuelles à financer et à réaliser .

La très grande majorité des contributions, quelques soient la commune ou le Territoire, porte en effet sur les difficultés vécues au quotidien par les habitants escomptant grâce à ce PDU une solution rapide de leurs problèmes de mobilité surtout locales. Peu y ont discerné un projet de Plan stratégique...

C'est pourquoi la Commission a dégagé les observations, les contributions et/ou les propositions émises par la MR Ae, autorité indépendante, les services de l'Etat, les collectivités territoriales en tant que PPA (2), les collectifs et/ou associations, les particuliers...pour présenter au MOA un panel de questions complémentaires afin de l'éclairer dans la poursuite de son rapport.

Ce questionnaire est présenté successivement à partir des PPA, des bassins de mobilité tels que définis dans le PDU, ainsi que des rubriques thématiques s'agissant de sujets métropolitains ou spécifiques.

## **1. LES RECOMMANDATIONS DE LA MRAe**

La MRAe PACA, autorité environnementale indépendante, a donné son Avis le 14 mai 2020. Son analyse comme ses observations sur le contenu du PDU mais aussi de ses trois annexes, ont donné lieu à pas moins de **19 recommandations** qui, si elles étaient retenues par le MOA, devraient donner lieu à une profonde réécriture du Plan.

Il est à noter que plusieurs contributions de particuliers ou d'associations environnementales se sont appuyées sur cet Avis de la MRAe considéré comme fiable et indépendant.

***Q : La commission d'enquête demande au MOA qu'il soit apporté une première réponse, la plus compréhensible possible pour le public, à chacune de ces 19 recommandations, en s'engageant ou non sur leur faisabilité. Une attention particulière sera portée sur celles pointant les enjeux relatifs à la santé des personnes (qualité de l'air, nuisances sonores, risques sanitaires...) mais aussi celles ciblant la lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et les continuités écologiques.***

***En outre, la commission souhaite que le MOA réponde à la remarque de la MRAe (2.1.6) sur l'enjeu social du PDU, à priori non abordé, au regard de la Politique de la Ville, notamment pour Marseille et ses quartiers Nord.***

## **2. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE (PLM)**

Comme le décrit le MOA, le PDU est avant tout un Plan stratégique, le premier pour la Métropole. Or la très grande majorité des contributions déposées pendant l'enquête portent sur des questions de mobilité plutôt localisées relevant des futurs PLM (25 au total). Les commissaires enquêteurs ont d'ailleurs eu à l'expliquer verbalement ou par téléphone au public qui se montrait impatient d'une concrétisation rapide du PDU sur le terrain.

Dans son avis du 5 août 2020, le Préfet émet 4 réserves sur le PDU et précise dans la 3<sup>ème</sup> que les PLM devront faire l'objet d'une procédure de modification simplifiée (art L 1214-2 du CT), procédure à retenir également pour certains Schémas contenant des objectifs opérationnels (stationnement par exemple).

***Q : La Métropole ayant déclaré lancer quelques PLM dès cette année sans attendre l'approbation du PDU, comment compte-t-elle respecter cet impératif législatif rappelé par le Préfet qui garantit, au-delà d'une simple concertation-consultation, la parfaite information des habitants concernés sur un projet PLM élaboré pour leur bassin de proximité, via la procédure de modification simplifiée (art L1214-23 & L1214-23-2 du CT) ?***

***La même question est posée pour les Schémas opérationnels programmés.***

### **3. LE FINANCEMENT DU PDU**

Le Préfet de Région dans son avis du 5 août 2020, émet une réserve prioritaire quant à «la soutenabilité financière du PDU » ; par ailleurs AMP reconnaît devoir mobiliser 200 millions € /an de ressources supplémentaires et créer à cet effet un Établissement Public ad hoc.

Face au rappel préfectoral de l'obligation réglementaire (R 1214-1 CT) pour l'AOM de produire une étude des modalités de financement et de couverture du coût d'exploitation des mesures contenues dans le PDU :

***Q : Le MOA a-t-il entrepris cette étude, à ce jour non contenue dans le dossier, et dans l'affirmative est-elle communicable à la commission d'enquête ? Sinon complètera-t-il son dossier « financement » pour se conformer à la législation et quand ?***

La Région PACA dans son avis du 9 juin 2020, émet également une réserve de même nature : « manque de précision sur les sources de financement des investissements, la soutenabilité des coûts de fonctionnement et la formalisation des engagements attendus des partenaires sur les actions du PDU... »

Le Département note que « la réalisation du Plan avec des investissements de l'ordre de 7 milliards € reste conditionnée à une intervention massive de l'Etat ... »

La Ville de Marseille note le manque d'éléments précis et de calendrier en termes de financement des actions (tramway, aménagements spécifiques BHNS) et réclame sur le sujet une large concertation avec les acteurs.

Par ailleurs des institutions comme le Conseil Départemental (délibération de la commission permanente du 24/07/2020), la MRAe (cf. ci-dessus), ou des communes comme Martigues (délibération du 11/12/2020) ou Aix En Provence (délibération du 12/10/2020) ont demandé des explications quant aux montants mais aussi à l'affectation des crédits ainsi qu'aux dotations ou ressources nouvelles ou sur des financements inappropriés.

De plus la commission d'enquête a relevé 17 contributions de particuliers ou d'associations notant les insuffisances d'information sur le financement du PDU.

En outre un retraité de la Cour des Comptes est intervenu pendant la réunion publique notant qu'AMP a beaucoup transféré de ressources financières vers les communes au détriment de grandes politiques métropolitaines (2 fois plus que les métropoles lilloise ou lyonnaise). En quittant cette ligne, AMP dégagerait une marge de manœuvre pour des investissements nécessaires à la réalisation du PDU.

Manifestement le Plan de Financement présenté dans le dossier soumis à enquête publique provoque de très fortes réserves convergentes tant de l'Etat, des principales PPA, du public averti, en raison du coût colossal d'investissements et des nombreuses incertitudes quant à la provenance, à la répartition ou aux montants escomptés des ressources.

**Q : Le MOA peut-il éclairer la commission d'enquête sur l'évolution éventuelle du plan de financement PDU, près de deux années s'étant écoulées depuis sa rédaction ?**

**Devant la convergence des incertitudes et questionnements tant des contributeurs que des autorités ou institutions, le MOA voudra bien préciser :**

- **Comment ont été calculés les montants rattachés aux leviers et leur ventilation entre les différentes actions ainsi que leur hiérarchisation**
- **En matière de planification, quels critères ont été établis pour hiérarchiser les projets et les actions ?**
- **S'il a identifié de nouvelles ressources possibles**

#### **4. CREATION D'UN ETABLISSEMENT PUBLIC LOCAL DE LA MOBILITE**

La Fédération Nationale des Usagers des Transports PACA estime indispensable et urgent de créer un Conseil d'Administration de la Mobilité de la Métropole composé d'élus, à l'image de ce qui existe depuis longtemps dans d'autres grandes Métropoles.

Les administrateurs seraient donc les interlocuteurs naturels des habitants sur les questions de mobilité.

La Métropole n'a pas aujourd'hui la structure à même d'obtenir les niveaux de financement nécessaires à la réalisation des projets inscrits au PDU, et reste chaque année avec des dotations financières inéquitables face aux deux autres Métropoles françaises, alors que le gouvernement a autorisé par ordonnance le 18 juillet 2019 la création de cet établissement public par Aix Marseille Provence Métropole : le PDU se doit d'en tenir compte et d'élaborer un projet de transports correspondant aux budgets attendus.

**Q : Le MOA pourrait-il expliciter le projet de création d'un établissement public de la mobilité évoqué dans le PDU, quelle en serait sa composition et dans quels délais devrait-il être constitué pour mettre en œuvre la planification et l'investissement de l'importance d'un tel plan.**

## **5. LES ACTEURS ECONOMIQUES**

### **5.1. Secteur terrestre**

La commission note une grande participation de l'ensemble des acteurs économiques avec 8 contributions étoffées (427/583/813/881/941/957/958/946), en majorité très favorables au PDU.

Ils expriment des demandes ou suggestions dont les principales sont reprises ci-dessous :

- Investir dans des infrastructures « Low Costa » ou « Quick Win » (*plan d'actions visant à améliorer les défauts d'organisation d'une structure qui permet d'obtenir rapidement et simplement des gains*)
- Prioriser et phaser des voies réservées sur les autoroutes et la RD9
- Participer à l'élaboration des PLM
- Intégrer dans la réflexion la gestion des PDE (3) – PDIE (4) (avec covoiturage)
- Traitement haut de gamme des grands axes, pôles économiques et internationaux
- Maillage des PEM avec une très large multimodalité
- Incitation au covoiturage au moyen d'une fiscalité attractive
- Revendiquent une place au sein de la gouvernance du futur établissement public appelé à gérer la mobilité métropolitaine.

***Q : Le MOA a-t-il déjà intégré ces préoccupations des principaux acteurs économiques et des réponses peuvent-elles d'ores et déjà leur être apportées ?***

### **5.2. Secteur portuaire**

Parmi les contributeurs du secteur, le Club des Croisières Marseille-Provence (823) fait part de ses préoccupations spécifiques et propres au Port de Marseille :

- Besoin de liaison directe aéroport – ports maritimes
- Amélioration de l'orientation de déplacement Centre-Ville de Marseille
- Mise en place de vélo partage
- Connexion entre toutes les portes du Port
- Développement de la navette maritime
- Navettes entre Porte 4 (croisières) et les points de départs des circuits en TC avec création d'une base arrière de bus.

***Q : Certains de ces points pourraient être intégrés au PDU. Quel est l'avis du MOA ?***

## **6. LE SYSTEME VELO GLOBAL**

Le système vélo global est le thème qui a donné lieu au plus grand nombre de contributions

La finalité annoncée de placer le vélo au premier rang des systèmes de déplacement urbain est unanimement salué.

Néanmoins, les objectifs du PDU relatifs au Système vélo global sont considérés très insuffisants au regard des enjeux de la mobilité urbaine. Ainsi, plusieurs associations d'usagers du vélo ont émis un avis défavorable sur ce volet du PDU car les objectifs manquent de beaucoup d'ambition.

Tout d'abord le système vélo global proposé dans le PDU ne fait aucune référence au "schéma national des vélo-routes" actualisé en 2020.

Pour atteindre réellement l'objectif de part modale vélo de 5% fixé au PDU, il faudrait que toutes les communes soient dotées d'un Plan Vélo élaboré en concertation avec la Métropole, les élus locaux et les associations concernées.

A cet effet il conviendrait de réserver dans les futurs PLM une enveloppe budgétaire dédiée exclusivement au Vélo, spécialement affectée à de telles réalisations avec échéancier et suivi, en y associant les partenaires et/ou usagers.

Enfin, les associations demandent la mise en place immédiate des premières mesures faciles et peu coûteuses consacrées au développement du vélo (938).

***Q : Le MOA compte-t-il inclure dans le PDU la référence au schéma national des vélo-routes et ses implications ?***

***Comment le MOA peut-il imposer la réalisation d'un plan vélo par commune avec implication des acteurs concernés, en particulier les élus et les associations de cyclistes ?***

***Quelles garanties le MOA peut-il apporter pour que les budgets vélos soient bien affectés à la réalisation des aménagements cyclables ?***

## **7. GRATUITE /TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN**

Dans le prolongement du thème précédent, celui de la gratuité des TC et/ou d'une tarification adaptée au public vulnérable est posé au travers de nombreuses contributions tant de particuliers ou associations que de collectivités territoriales.

La compétence en la matière relève de la Métropole, avec pourtant des inégalités soulignées comme la totale gratuité des TC sur le CT4, en vigueur avant la création de la Métropole. Citée en exemple, elle a engendré de facto une différence de traitement « tarifaire » entre métropolitains selon le lieu de leur résidence...

Le but du PDU étant bien d'inciter le public à emprunter massivement les TC, il paraît évident que la gratuité serait un levier extrêmement efficace pour y parvenir. Elle résoudrait en outre la complexité des tarifs actuels et la multiplicité des cartes.

En outre la création d'une carte unique harmonisée TER/car/bus/méto/tram permettrait de simplifier les règlements et éviterait la manipulation de la monnaie

La Métropole a chiffré cette gratuité à 200 millions € mais en septembre 2019, le conseil métropolitain a rejeté cette dépense supplémentaire « faute de pouvoir identifier les moyens de la couvrir ».

***Q : Comment le MOA aborde-t-il en 2021 la demande de gratuité, déjà pratiquée sur une partie de son territoire et héritage du passé ? La situation reste-t-elle figée ou des pistes nouvelles de financement pour cette éventuelle gratuité sont-elles prêtes à être réétudiées ?***

***A défaut les propositions de tarification différenciée (jeunes, démunis, familles, groupes...) proposées par la Ville de Marseille dans sa délibération pourraient-elles être appliquées sans délais, avant de déboucher sur une éventuelle gratuité pour tous sur le territoire de la Métropole ?***

***Qu'en est-il de la création de la carte unique multi modes de transports ?***

***Le coût de 200 M€ est-il rédhibitoire pour un Plan de plus de 7 milliards ? Des reports de projets moins urgents pourraient-ils être opérés pour y parvenir, donnant ainsi un signal fort à une politique de transport en commun redéfinie ?***

## **8. LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

### **8.1. Le réseau ferré**

Selon de nombreuses contributions parvenues à la commission, le PDU ne reflète pas les ambitions indispensables à la mobilité ferroviaire de la grande Métropole Aix-Marseille-Provence nouvellement créée.

Le réseau ferré doit être modernisé pour renforcer l'offre ferroviaire.

Des projets importants ont été envisagés comme l'ouverture des gares de Venelles et de la Calade, la création d'une gare à Velaux, la réouverture de la ligne SNCF Gardanne-Trets, la réouverture au trafic passagers de la ligne de train Rognac-Aix, la réouverture de la ligne Aix-Pertuis.

Ces différents projets sont sans aucune visibilité sur de possibles dates de mise en service.

***Q : Le MOA peut-il apporter des confirmations concernant la prise en compte et les échéanciers de chacun des projets de réalisation des gares et ceux de modernisation et de réouverture des lignes SNCF au trafic passager ?***

## 8.2. Le RER

Le PDU de la métropole promeut un projet articulé autour d'un réseau de type RER sur ses axes principaux (Aix/Marseille, Marseille/Miramas et Marseille/Aubagne).

Plusieurs contributeurs (93, 171, 386, 409, 578, 677, 678) font remarquer que ce ne sont pas les seuls axes sur lesquels le ferroviaire est déployable et que cela serait dommageable pour les projets de trains légers sur des axes transversaux de la métropole ne passant pas par la Gare Saint Charles de Marseille.

Ces contributeurs insistent pour que la métropole propose un réseau maillé de trains légers dans le PDU faisant partie intégrante d'un réseau de RER.

En outre, le PDU n'envisage pas d'avancer sur les projets ferroviaires et de RER avant d'avoir agrandi la gare Saint-Charles selon le projet LNPCA, ce qui reporte très au-delà de 2030... (2050 ?)

Enfin, il n'existe pas dans le document, un échéancier et un plan de financement sur 20 ans associés à la construction de ce RER.

La FNAUT Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports Groupement PACA demande que toute la partie du PDU concernant le RER et l'organisation de la Mobilité ferroviaire soit complètement revue et réécrite à l'occasion de cette enquête publique.

***Q : Quelle est la position du MOA sur les arguments des contributeurs, notamment relatifs à une étude plus globale du réseau maillé de trains légers assortie d'un plan de financement et d'un échéancier de réalisation d'un RER ?***

***Concernant le RER et l'organisation de la mobilité ferroviaire, le MOA est-il favorable à procéder à une nouvelle rédaction du texte pour tenir compte des contributions et éventuellement en y associant l'importante Fédération des usagers des Transports ?***

## 9. LES LIAISONS MARITIMES

Plusieurs contributions y compris d'acteurs économiques sont favorables à un développement des navettes maritimes. Existantes actuellement en haute saison sur une partie du littoral méditerranéen, elles sont brièvement évoquées dans le PDU surtout pour l'Étang de Berre à partir d'Istres/Martigues vers Marignane/Vitrolles. Des imprécisions demeurent cependant quant aux itinéraires envisagés, aux dessertes exactes et aux modes de propulsion respectant les objectifs environnementaux, mais aussi à leur exploitation tout au long de l'année ou non. Il est à noter que 3 communes directement concernées (Istres, Martigues et Marignane) soutiennent ce mode de transports pour leurs habitants. La ville de la Fare-les-Oliviers relevant d'un autre bassin de mobilité demande aussi la création d'une navette maritime comme alternative au « tout voiture ».

***Q : Le MOA peut-il éclairer la commission sur le développement envisagé en levant les imprécisions signalées ?  
Par ailleurs a-t-il été procédé à des études de projets plus ambitieux pour ce mode de transport comme par exemple un cabotage de port en port le long de la Côte Bleue avec prolongation jusqu'à Fos/ Martigues (avec une desserte du Grand Port de Marseille pour gérer les croisiéristes), et un autre cabotage « inter Etang », incluant St Chamas et/ou Châteauneuf et/ou Berre l'Etang ?***

## **10. LES LIAISONS PAR TELEPHERIQUE / CABLE**

Ces modes de transports contemporains sont évoqués dans le PDU exclusivement entre :

- La gare de Vitrolles « VAMP » et les sites de l'aéroport Marseille-Provence et d'Airbus – projet soutenu par l'association acteur économique Vitropole (941)
- Le PEM de St Antoine et l'hôpital Nord

Un contributeur (565) et l'association « Devenir » (832) suggèrent un dispositif identique entre le Vieux Port et ND de la Garde. Si la Ville de Marseille juge coûteux le dispositif, elle se déclare prête à en étudier la faisabilité pour des cas très particuliers de dessertes peu accessibles aux TC.

***Q : Ces modes de transport, certes originaux mais adaptés à la transition écologique, ont-ils fait en amont l'objet d'une étude d'impact (environnemental, visuel, technique, survol à basse altitude de propriétés privées, ...) ?  
Devant desservir un aéroport aux fortes contraintes aériennes, les risques ont-ils été évalués et surtout le coût a-t-il été estimé et pour combien dans le plan de financement du PDU ?  
Ces deux liaisons programmées au PDU fonctionneront elles en tout temps (fort mistral...) ?***

## **11. LES BASSINS DE MOBILITE**

### **11.1. Bassin de Marseille**

#### **11.1.1. Tramway des collines**

Le collectif « Saint Mitre » a déposé un dossier très élaboré (43-44-51-104-501-824...), visant à créer une ligne TCSP partant de l'hôpital Nord traversant les arrondissements 13-14, les communes de Plan de Cuques et d'Allauch pour rejoindre St Menet 11<sup>ème</sup> les arrondissements.

Ce projet est conforme au PADD SECONDE PARTIE : CONCLUSIONS & AVIS de la COMMISSION D'ENQUETES (p142) du PLUi du CT1.

Appelé « tramway des collines », ce TCSP se substituerait ainsi au projet LINEA qui n'est plus d'utilité publique suite aux récentes décisions de justice, et desservirait en arc de cercle l'ensemble du nord-est du bassin de mobilité de Marseille au profit de 250 000 hab.

Le tracé à étudier plus finement utiliserait opportunément et en grande partie les ER Línea toujours inscrits au PLUi.

A noter que le collectif a remis à la commission d'enquête, une pétition de 1004 personnes en faveur de ce tramway ainsi que des apports écrits de soutien à ce projet soutenu par la FNAUT Paca, la Mairie de Marseille (délibération du 5 oct. 2020) et par les mairies d'Allauch et de Plan de Cuques (verbalement toutefois pour cette dernière).

***Q. Suite à l'abandon de la LINEA (dont il conviendra de rayer mention dans le PDU) au motif du « tout voiture », ce projet alternatif présenté à AMP par l'association a-t-il retenu l'attention du MOA ? Dans l'affirmative des études sont-elles déjà lancées ou vont l'être, et est-il envisagé de l'inscrire dans le PDU comme « ligne transversale structurante » prévue au PADD en lieu et place de la LINEA ? Le financement prévu initialement pour la LINEA serait-il opportunément transférable sur ce projet ?***

### **11.1.2. Boulevard Urbain Sud (BUS)**

En appui de sa délibération du 5 oct. 2020 versée au dossier PPA, la municipalité de Marseille saisit la commission d'enquête (n°424) en déclarant s'opposer à tout prolongement du BUS en l'état. Position partagée par un nombre conséquent de particuliers arguant des nuisances polluantes en tous genres induites par cette réalisation « autoroutière urbaine tout voiture » et de la consommation d'espace.

Des associations environnementales comme CANBUS (n°837) ou ASLS (n°659) fournissent des dossiers documentés, la première proposant une alternative avec un tracé final s'appuyant sur les voiries existantes (sous tranchées par endroits), préservant ainsi les espaces naturels/agricoles et les riverains, de toute nuisance.

De nombreux particuliers profitent de cette enquête pour manifester leur opposition à toute poursuite de travaux du BUS alors que quelques-uns expriment leur soutien au projet.

La Mairie ne s'étant pas à priori prononcée sur les 4 nouvelles options présentées par AMP en début d'année (toutes maintenant le tracé actuel), se positionne aujourd'hui en demandant :

- Un arrêt des travaux au carrefour Blum/Ste Marguerite
- La réaffectation du financement résiduel sur le développement de couloirs de bus sur le S/E et des pistes cyclables, ainsi que sur l'augmentation de la capacité des parkings relais.

***Q : Le MOA est-il en discussion avec la municipalité sur cette « 5<sup>ème</sup> option » et dans l'affirmative est ce communicable dans le cadre de cette enquête publique ?***

***Par ailleurs des particuliers demandent la réalisation d'une étude d'impact BUS ; AMP l'aurait également demandé par la voix de sa présidente...Est-ce exact et si oui, qu'en est-il ?***

### **11.1.3. Propositions Plans Vélo -Piétons**

Dans sa délibération, la mairie de Marseille tout en saluant le travail « PDU » de la Métropole, développe 7 points pour un Plan Vélo plus ambitieux avec reformulation ou réécriture du texte et 7 autres points pour un véritable Plan Piétons à intégrer dans les principes généraux de partage de l'espace public. Elle se dit vouloir y participer avec AMP dès à présent.

Par ailleurs une large majorité des contributions de particuliers mais aussi de CIQ marseillais ont exprimé leur fort mécontentement quant à l'existant (pistes cyclables qui n'en sont pas, insécurité physique, des trottoirs encombrés ne permettant pas une piétonisation apaisée ni l'espace ou la praticabilité pour les PMR).

***Q : Dans cette démarche volontariste qui peut être commune aux deux collectivités et que la pandémie a accentuée avec une perception nouvelle et différente du partage de l'espace public, le MOA a-t-il l'intention de retravailler son Plan Vélo sur le bassin de mobilité de Marseille et d'intégrer au PDU un Plan Piétons tel que proposé ?***

#### **11.1.4. Points divers municipalité de Marseille**

D'autres points sont évoqués dans le courrier et la délibération de la mairie de Marseille, la plupart englobant bien souvent des préoccupations immédiates exprimées par des contributeurs lors de l'enquête publique.

Bon nombre relèvent semble-t-il de dispositions opérationnelles à définir et financer dans le cadre des futurs PLM (4 pour la seule ville de Marseille).

***Le MOA voudra bien cependant apporter les éléments de réponse aux seuls sujets d'ordre stratégique « transports » soulevés dans la délibération de la mairie de Marseille et n'entrant pas dans le champ d'une localisation restreinte.***

### **11.2. Bassin du Sud-Est**

#### **11.2.1. Voie de Vallonne**

Si la ligne Aubagne – La Bouilladisse par la voie désaffectée de Valdonne est bien actée dans le PDU, plusieurs contributeurs contestent le choix du Valtram par le conseil métropolitain et plaident pour d'autres alternatives comme le Tram Train (évitement de rupture de charge à Aubagne pour aller à Marseille et possibilité d'une prolongation de ligne vers Aix dans le futur) ou tout simplement réaliser à sa place une voie verte réservée au vélo et piétons.

Le maire de Roquevaire en tant que PPA évoque dans son courrier du 15 juillet, le Valtram comme devant être un futur tram-train et invite à anticiper dès à présent sur les infrastructures pour permettre cette évolution. Il insiste pour que cette ligne soit doublée d'une voie verte sur une partie du linéaire (souhaité également par « Vivre à Gémenos » n°591).

De plus est née une certaine confusion du fait du lancement concomitant par la Métropole de la concertation sur le Valtram du 3 au 30 mai avec une réunion publique en Visio conférence le 18 mai (suivie par un membre de la commission d'enquête). Le public est cependant informé qu'il y aura bien une enquête publique sur le Valtram mais pas avant 2022.

***Q : Le MOA a-t-il réalisé un état comparatif (avantages-inconvénients) de ces deux modes de transport y compris en termes de financement (Valtram et Tram Train) et dans l'affirmative le public peut-il en prendre connaissance (soit dans la présente enquête, soit plus tard) ?***

***Est-il prévu de doubler la ligne de Valdonne d'une voie verte sur tout ou partie du tracé ?***

***L'association « Se Déplacer en Liberté » argumente que le Valtram est sous dimensionné et inadapté (n° 591). Le MOA peut-il apporter des éléments de réponse ?***

***La voie de Valdonne traverse deux bassins de proximité et impacte donc sur 2 PLM. Comment le MOA compte-t-il lancer une enquête publique isolée sur ce mode de transport fortement dépendant de ces deux futurs PLM ?***

### **11.2.2. PADD du CT4**

La maire d'AURIOL note dans la partie PDU concernant sa zone élargie à plusieurs communes, certaines incohérences avec le projet politique approuvé en 2020 du PADD CT4 (contributions 560 & 1192). Il s'agit notamment des dessertes REM du bassin EST Métropole et dépt 83 vers le Nord et Pays d'Aix.

***Q : Comment le MOA compte-t-il les prendre en compte sans modifier de façon substantielle le projet PDU ce qui nécessiterait alors une nouvelle procédure ?***

### **11.2.3. Propositions d'une association locale**

L'association « Vivre à Gémenos » (n°591) propose :

- Une halte TGV de la LNPCA a Aubagne pour compléter le pôle multimodal et multidirectionnel de la gare.
- Le prolongement du tramway de Marseille jusqu'à La Penne/Huveaune pour s'interconnecter à celui d'Aubagne et au futur Valtram.
- Le prolongement de la voie verte le long de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, en plusieurs branches : vers St Zacharie, Gémenos et la plaine de zones d'entreprises.
- L'aménagement de la RD8n, dans sa vocation axe majeur de transit, de desserte des sites d'entreprises industrielles et commerciales de la plaine Aubagne-Gémenos.
- Le contournement du centre-ville de Gémenos

***Q : Le MOA est-il en mesure de prendre en compte tout ou partie de ces propositions pour les intégrer dans le projet PDU ?***

### **11.3. Bassin Est – Etang de Berre**

#### **11.3.1. Commune de Marignane**

Le Maire de Marignane suite au refus AMP du 27 mai 2020 de prendre en compte la quasi-totalité des besoins identifiés de sa commune en termes de mobilité, est le seul édile de la Métropole à avoir émis le 28 juillet 2020 un avis franc « **néгатif** » au projet de PDU. Il réitère donc ses demandes :

- Mieux desservir la ZAC très fréquentée des Florides avec la création d'une gare routière vers Marseille et Aix, complétée d'un parking relais.
- Celle existante du Parc Camoin est à adjoindre de pistes pour les modes doux de circulation
- L'accès à l'aéroport est à améliorer par la création d'une bretelle à partir du rond-point RD9/RD20E
- La RD9 avec la traversée de la commune (avenue du 8 mai) saturée

***Q : Le MOA maintient-il sa position dans le cadre de cette enquête publique ? Sinon amendera-t-il le projet PDU ou bien traitera-t-il ces demandes localisées dans le PLM du bassin de proximité de cette commune ?***

***Le MOA compte-t-il lancer une étude de circulation sur la RD9 en vue de la fluidifier ?***

### **11.4. Bassin Ouest – Etang de Berre**

Sur ce bassin et curieusement, seules deux problématiques se sont faites jour pendant l'enquête, mobilisant plusieurs associations et particuliers :

#### **11.4.1. Liaison RD9 / LAVERA**

27 contributions recensées qui ont dénoncé la création de cette liaison routière arguant :

- un budget trop important
- un dossier très ancien ne répondant plus aux besoins actuels
- un impact écologique et environnemental très grave
- un bilan carbone négatif

- une empreinte d'artificialisation indélébile de 7 ha de sols
- le PPRT de LAVERA ne prévoit pas un tel aménagement.
- un report du trafic poids lourds vers les villes du bord de mer
- la présence d'espèces protégées (aigle de Bonelli)

***Q : La commission d'enquête demande au MOA de fournir les éléments objectifs ~~tous les éléments nécessaires~~ qui permettraient de maintenir ce projet de liaison routière au PDU.***

#### **11.4.2. Contournement de PORT de BOUC**

Plusieurs contributions abordent le sujet dont la municipalité de PORT de BOUC en justifiant que ce contournement autoroutier est indispensable pour des raisons évidentes de sécurité pour les habitants (transports de matières dangereuses) mais aussi de préservation de la biodiversité de la région. En outre il permettrait de réunir le nord et le sud de la Ville. Sa réalisation alliée à la requalification de la RN 568 sont jugées indispensable pour des raisons de sécurité routière et écologiques tout en réunifiant la ville coupée en deux.

***Q : La commission d'enquête demande au MOA de se prononcer sur cette requête portée par les habitants et les édiles de Port de Bouc. Qui est le porteur de projet ? Un échancier de réalisation a-t-il été déjà établi ? son impact a-t-il été évalué dans le PDU ?***

#### **11.4.3. Maintien de la gare de PORT DE BOUC**

Plusieurs contributions mettent en avant le maintien de l'activité de la gare centrale de PORT DE BOUC en tant que service public nécessaire et utile pour les administrés de cette commune et celles environnantes.

***Q : Le maintien en activité de la gare de PORT de BOUC à des fins de transport de passagers est-il définitivement écarté par le MOA ou un amendement au projet PDU est-il envisageable avant son approbation ?***

## **11.5. Bassin Nord - Ouest**

### **11.5.1. Création d'un accès à l'autoroute A7 depuis Coudoux**

Plusieurs contributeurs sollicitent la création à Coudoux d'une voie d'accès à l'autoroute A7 pour aller vers Marseille. Cette réalisation permettrait de désengorger la RN113, notamment la traversée de La Fare les Oliviers ainsi que la RD10 vers Aix en Provence.

***Q : La commission d'enquête demande au MOA de se prononcer sur cette requête portée par les usagers de La Fare les Oliviers mais aussi du Pays Salonnais.***

### **11.5.2. Echangeur Salon Nord**

Plusieurs collectifs et contributions de particuliers sollicitent la finalisation de la construction de l'échangeur de l'autoroute à Salon Nord qui est une opération à planifier en priorité pour décongestionner et réduire la pollution du centre-ville de Salon de Provence. Pour cela le tronçon autoroutier Salon Nord/ Salon Sud devrait être gratuit pour inciter les usagers à l'emprunter. En outre, l'aménagement de cet échangeur devrait prévoir l'implantation d'une aire multimodale.

***Q : Le MOA peut-il indiquer l'état d'avancement actuel de ce projet ainsi que sa position concernant la demande de gratuité du tronçon évoqué.***

## **11.6. Bassin d'Aix en Provence**

### **11.6.1. Le projet TRAMAIX**

Un projet de tramway baptisé TRAMAIX et élaboré par un contributeur averti (76/65/67/374/375/377/380/82/162/163/455), publié dans sa première version dès octobre 2019 comprend une ligne de tramway associée à une voie verte.

Il permettrait de relier les pôles importants du Pays d'Aix : la gare Aix-centre, le Pôle d'activité et la Gare TGV de l'Arbois. Ce projet aurait pour avantages de s'affranchir des aléas de la circulation, de juguler la pollution importante liée au trafic routier et de proposer une solution alternative et crédible aux autres projets routiers envisagés antérieurement et pour la plupart abandonnés ou en voie de l'être.

Son coût avoisinerait les **60 M€**, et sa réalisation prendrait seulement trois ou quatre ans s'inscrivant ainsi dans le temps du PDU. Ce projet argumenté et très détaillé offrirait ainsi un accès rapide et une attractivité accrue du Pôle d'activité.

Cette ligne serait en outre associée à une **voie verte** reliant Aix (Vasarely) à Roquefavour dont le coût d'aménagement serait de **4 M€**.

Il a été déjà été diffusé lors des dernières élections municipales aux candidats, médias, associations et responsables du pôle d'activités.

***Q : Le MOA a-t-il eu connaissance de ce projet et quelle est aujourd'hui sa position quant à la proposition d'intégration de ce projet de tramway TRAMAIX dans le PDU, associé à la voie verte Aix-Roquefavour ?***

#### **11.6.2. Contournement des villes**

Les villes moyennes doivent supporter la saturation des axes de circulation et de la traversée de ces communes aux heures de pointe. De nombreuses demandes de déviation et de contournement de ces villes ont été déposées et proposées comme alternatives pour désengorger et fluidifier la circulation de leur centre-ville.

Ces requêtes concernent notamment Calas, Celony, Eguilles, Pertuis, Simiane Collongue.

Certaines observations relèvent aussi qu'aucun aménagement n'a été effectué pour le contournement Est de la ville d'Aix en Provence.

Des projets de délestage ont été élaborés, certains avancés, d'autres arrêtés ou annulés.

Les élus et la population s'inquiètent de cette saturation qui ne fait que s'accroître au fil des années.

Il paraît indispensable que des mesures alternatives soient prises en compte en termes d'infrastructure et de transports en commun performants pour venir à bout de ces difficultés.

***Q : Le MOA peut-il préciser quel est l'avenir des projets routiers de contournement qui sont déjà programmés et quels sont les alternatives de délestage proposées pour les cités dont le contournement n'est pas d'actualité ?***

### **11.6.3. Rupture de charge concernant la ligne des Alpes / Marseille**

La commune de Pertuis s'inquiète du fait qu'elle doit faire face à des problèmes de plus en plus importants liés à la surcharge automobile de ses axes routiers.

Concernant le réseau ferré, elle craint une « rupture de charge » concernant la ligne des Alpes du fait de la réalisation d'une liaison ferroviaire électrifiée entre Aix-Marseille s'arrêtant à Aix, la partie Nord de la Métropole serait dès lors amputée d'un service RER efficace.

Elle demande donc que la Métropole porte une attention particulière à cette liaison ferroviaire vers le nord.

***Q : Si en la matière le sujet relève de la Région, AOM pour les TER, le MOA peut-il s'engager plus avant dans le PDU pour inscrire une action forte de transport pour les habitants de cette commune métropolitaine située dans un autre département ? Quelles sont les éléments les plus récents recueillis auprès de la Région et de la SNCF, propre à rassurer le maire de Pertuis et ses administrés ?***

### **11.6.4. Les faibles dessertes**

Un sentiment d'injustice est ressenti par la population de certaines communes de la Métropole, notamment dans le Val Durance et le Pays Salonnais, villes et villages de petite ou moyenne importance, pour lesquels l'offre de transport en commun paraît inférieure à d'autres communes de taille analogue et dont le besoin est tout à fait comparable.

Le constat de l'insuffisance des dessertes des petites villes par les réseaux de transport donne l'impression que les budgets alloués aux transports vont principalement aux grandes villes, et non à toute la population de la Métropole.

En améliorant le niveau de service des territoires déficitaires, la réorganisation des réseaux de proximité devrait viser à rétablir l'équité entre les territoires équivalents de la métropole.

***Q : Dans quelle mesure le MOA peut-il s'engager à ce que ces « zones blanches » dites de faibles dessertes soient traitées prioritairement pour avoir le niveau de service des autres communes équivalentes de la Métropole ?***

## **12. AUTRES THEMATIQUES**

### **12.1. Compatibilité du PDU avec documents supérieurs**

Suivant la **hiérarchie des normes**, un PDU doit être compatible avec les documents supérieurs : SRADDET et SCOT.

#### **12.1.1. SCOT**

Dans la mesure où le SCOT métropolitain est toujours à l'étude, le projet de PDU est donc pour l'instant censé être compatible avec les sept SCOT existants (5 Territoires du 13 et 2 départementaux 83 et 84).

***Q : Dans une logique temporelle tenant compte de la construction de la jeune Métropole, n'eut-il pas été préférable d'attendre l'approbation du SCOT AMP avant de présenter à l'enquête et donc au public le PDU AMP qu'il faudra probablement réviser à peine approuver pour sa mise en compatibilité avec le SCOT métropolitain ?  
Le MOA peut-il assurer que le PDU respecte bien les 7 SCOT actuels ?***

#### **12.1 2. SRADDET**

Le SRADDET de la Région PACA a été approuvé par le Préfet de Région le 15 octobre 2019, et le projet de PDU arrêté juste 2 mois plus tard par le conseil métropolitain.

Il apparaît que de nombreuses insuffisances ou incohérences au regard des chiffres et des objectifs fixés par le SRADDET - lequel s'impose au PDU - ont été notées par le Préfet, le Président de Région, mais aussi la MRAe (traité par ailleurs), motivant des réserves importantes dans leurs avis.

La Région en charge du suivi du SRADDET note :

- Des objectifs de diminution de la pollution atmosphérique pour 2030 trop faibles et non conformes avec les taux du SRADDET, ne permettant pas d'arriver à une neutralité carbone en 2050.

- Une « politique vélo » manquant d'ambition : 5% visé alors que le Plan national comme le SRADDET l'a fixé à **12,5%** en 2030
  - Une incohérence du schéma directeur des modes actifs envisagé dans le PDU avec les objectifs et la temporalité du schéma régional des **Vélo routes**, annoncé dans le SRADDET devant être achevé en 2025.
  - Un manque d'ambition dans les domaines de la **logistique** (fret ferroviaire, optimisation du terminal rail-route du port de Marseille, gare de triage de Miramas...) mais aussi en matière de politique de **limitation du stationnement**.
  -
- Q : Le MOA voudra bien indiquer à la commission les inflexions ou rectifications qu'il compte apporter au PDU pour le rendre conforme au SRADDET, compte tenu de la concomitance d'élaboration survenue pour ces deux documents de planification ?***

### **12.2. Evaluation du PDU**

S'agissant de l'évaluation du PDU trois ans après son adoption, le Préfet recommande de soumettre la méthodologie d'évaluation et ses résultats à l'avis des PPA

***Q : Quelle est la position du MOA sur cette recommandation intéressant un grand nombre d'acteurs ?***

### **12.3. Synchronisation des lignes des différents modes de transport**

Il est à noter sur plusieurs contributions que des problèmes de synchronisation existent au sein des collectivités et entre collectivités au niveau des liaisons des différents modes de transports (bus /car et réseau ferré...).

***Q : le MOA est-il en mesure de nous apporter des éléments permettant de réduire voire de supprimer le manque de synchronisation des différents modes de transport (horaire /coordination / etc...) ?***

### **13. CONSULTATION PROLONGEE DU REGISTRE NUMERIQUE PAR LE PUBLIC**

La Métropole a mis en place durant cette enquête publique un Registre Numérique à partir duquel le public pouvait avoir accès au dossier complet PDU et, s'il le désirait, déposer une requête mais aussi consulter celles déjà déposées.

Elle a également de son côté régulièrement scanné les registres papiers mis à la disposition du public dans les lieux de permanence afin de porter à la connaissance du public les observations consignées sur ces registres.

Le Registre Numérique a été clos au terme de l'enquête. Cependant pour des raisons et motifs de complète transparence, le prestataire peut le laisser accessible en lecture au-delà de la clôture de l'enquête. Il conviendrait alors que le MOA le demande à son prestataire de service « Registre Numérique », pour une durée d'un an comme pour le rapport de la commission d'enquête. Cette mesure permettrait entre autres la lecture de toutes les observations écrites sur les registres papier des 106 lieux d'enquête sur l'ensemble de la Métropole.

***Q : Compte tenu de l'ampleur des contributions mais aussi de l'apport de vrais dossiers de proposition constitués par plusieurs contributeurs, le MOA est-il disposé à laisser, en libre accès de consultation exclusivement, l'ensemble des contributions consignées sur le registre numérique et ceci pour une durée d'un à l'instar du rapport d'enquête ?***

---

En conclusion, si la commission d'enquête estime avoir dégagé les principales préoccupations du public comme celles des PPA, donnant la matière à ce PV de synthèse, il n'en demeure pas moins que le MOA reste fortement interpellé par une majorité de contributeurs (institutionnels, particuliers, associations environnementales ou collectifs) sur tout ce qui paraît devoir être traité en priorité dans les futurs PLM. Toutefois, le gisement de ces contributions massives mais au demeurant très localisées et donc non reprises dans ce PV, constitue un vrai vivier de ressources pour les réflexions métropolitaines à venir en termes de résolution de la mobilité des citoyens au quotidien mais aussi pour la vie économique de la Métropole.

Madame FERRARIN après avoir pris connaissance de ce Procès-Verbal de Synthèse et des **87 questions posées par la commission d'enquête**, signe avec nous le présent Procès-Verbal en 4 exemplaires (dont 2 pour le Maître d'Ouvrage)

---

**Sylvie FERRARIN**  
Cheffe du service planification et stratégie  
Directrice du projet de PDU/AMP

**Alain CHOPIN**  
Président de la commission  
d'enquête publique PDU/AMP

## CHAPITRE 6

# POURSUITE DEROULEMENT DE L'ENQUETE du 22 mai 2021 au 15 juillet 2021

Il est ici rendu compte des opérations effectuées et des travaux de la commission, depuis la fermeture de l'enquête au public le 21 mai 2021 jusqu'à l'envoi au Maître d'Ouvrage de l'ensemble du rapport de la commission avec ses pièces jointes, le 15 juillet 2021.

### **6-1. DU 21 MAI AU 14 JUIN 2021, DATE DE REMISE DU PV DE SYNTHESE AU MOA**

#### **6-1.1. Collecte des Registres papier par le MOA (22mai–31 mai)**

Cette enquête publique était une « première » pour la Métropole qui n'en avait jamais organisée à l'échelle de son territoire. On l'a bien vu pendant tout le déroulement de l'enquête où la commission l'a conseillée et aidée au mieux de ses compétences. La logistique de la collecte des 106 registres papiers au lendemain de la fermeture au public a nécessité une bonne semaine, délai qui avait été anticipé par le MOA et pour lequel il avait sollicité un accord de la commission : ce qui fut acté sans problème.

#### **26 mai 2021 (14h-16h30) Réunion de la commission au Pharo**

La commission en a profité pour commencer son travail de synthèse en analysant le millier de contributions déposées au Registre Numérique et en dialoguant avec ce prestataire pour en faire la meilleure exploitation possible (une « première » également pour les commissaires enquêteurs).

### **6-1.2. Opération de clôture des Registres papier**

**1<sup>er</sup> juin (9h-11h30)** : La commission au complet se réunit à la Tour Marseillaise pour clore les 106 registres collectés et remis par le MOA. Il est vérifié les courriers et dossiers annexés. Conformément à l'article 8 de l'arrêté métropolitain, les Registres sont signés par le président de commission.

### **6-1.3. Elaboration du PV de synthèse (1<sup>er</sup> juin-13 juin)**

A son tour et compte tenu de l'ampleur des contributions à analyser, la commission a demandé et obtenu l'accord d'un délai supplémentaire de 4 jours pour remettre son Procès-Verbal de synthèse (échange courriels en annexe).  
Un travail intense de la commission sera effectué pendant toute cette période de 12 jours, incluant les 4 jours supplémentaires accordés.

**10 juin (9h-13h)** : Réunion de travail de la commission au Pharo.

### **6-1.4. Rencontre avec le MOA**

**14 juin (9h15-12h15)** : La rencontre du président de la commission d'enquête avec le MOA, prévue par l'art R123-18 du Code de l'Environnement et l'article 8 de l'arrêté de la Métropole AMP, a pu avoir lieu dans d'excellentes conditions en présence de **Madame FERRARIN**, cheffe du service planification et stratégie, directrice du projet de PDU, de son chef de projet, Monsieur FOURNIER et de deux techniciens des agences d'urbanisme locales (AGAM et AUPA).

Notification et remise au Maître d'Ouvrage du Procès-Verbal de synthèse des observations versées par les PPA, la MRAe et le public.

## **6-2. DU 15 JUIN AU 15 JUILLET 2021**

### **6-2.1. Remise du Mémoire en réponse du MOA à la commission d'enquête (15 juin-6 juillet)**

Le délai de 15 jours pour répondre au procès-verbal de synthèse ayant été jugé insuffisant en raison du nombre et de la complexité des questions posées par la commission, le MOA a sollicité et obtenu de la commission de remettre son mémoire le 5 juillet (échange courriels en annexe). Finalement il ne sera adressé que le lendemain 6 juillet, soit avec un délai supplémentaire d'une semaine, ce qui a permis en contrepartie à la commission de poursuivre ses travaux.

### **6-2.2. Travaux de finalisation du rapport d'enquête (7 juillet-15 juillet)**

**Mercredi 7 juillet (9h-13h et 14h-17h) :** Réunion de travail de la commission au Pharo.

**Jeudi 8 juillet (9h- 16h sans pause) :** Réunion de travail de la commission au Pharo.

Lors de ces deux journées, la commission a travaillé en mode collégial et rédigé les multiples avis figurant aux chapitres 7 et 8, en obtenant l'unanimité de ses membres pour chaque avis ou commentaire.

**Mercredi 14 juillet:** Finalisation, clôture et signature du Rapport.

**Jeudi 15 juillet et Vendredi 16 juillet :** Reproduction puis envoi du Rapport au Maître d'Ouvrage et à la Présidente du Tribunal Administratif.



**DEPARTEMENTS des BOUCHES DU RHONE, de VAUCLUSE et du VAR**

**METROPOLE AIX – MARSEILLE - PROVENCE**

**Projet de PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS**

(Arrêté Métropole Aix-Marseille-Provence du 19 mars 2021)

**ENQUETE PUBLIQUE :**    *20 Avril 2021 – 21 Mai 2021*

SECONDE PARTIE : **CONCLUSIONS & AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE**

---

## CHAPITRE - 7

# MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

-----

## ANALYSE ET AVIS DE LA COMMISSION

Note liminaire :

Pour une lecture aisée, figurent : **en noir** les thèmes qui se sont dégagés pendant l'enquête et explicités par la commission d'enquête, **en bleu** les questions posées au Maître d'Ouvrage, **en vert** ses éléments de réponse extraits de son Mémoire du 5 juillet 2021 et **en rouge** les commentaires ou avis de la commission d'enquête.

## 7-1. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS SPECIFIQUES POSEES PAR LA COMMISSION

### 7.1.1 Les recommandations de la MRAe

La MRAe PACA, autorité environnementale indépendante, a donné son Avis le 14 mai 2020. Son analyse comme ses observations sur le contenu du PDU mais aussi de ses trois annexes, ont donné lieu à pas moins de **19 recommandations** qui, si elles étaient retenues par le MOA, devraient donner lieu à une profonde réécriture du Plan.

Il est à noter que plusieurs contributions de particuliers ou d'associations environnementales se sont appuyées sur cet Avis de la MRAe considéré comme fiable et indépendant.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : La commission d'enquête demande au MOA qu'il soit apporté une première réponse, la plus compréhensible possible pour le public, à chacune de ces 19 recommandations, en s'engageant ou non sur leur faisabilité. Une attention particulière sera portée sur celles pointant les enjeux relatifs à la <u>santé</u> des personnes (qualité de l'air, nuisances sonores, risques sanitaires...) mais aussi celles ciblant la lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et les continuités écologiques</i></p> <p><i>En outre, la commission souhaite que le MOA réponde à la remarque de la MRAe (2.1.6) sur <u>l'enjeu social</u> du PDU, à priori non abordé, au regard de la Politique de la Ville, notamment pour Marseille et ses quartiers Nord.</i></p>	<p>L'annexe 1 présente les éléments de réponse sur les 19 recommandations figurant dans le rapport de la MRAe. Les principaux thèmes abordés portent sur le respect des objectifs modaux du PDU, la qualité de l'air et la méthodologie d'évaluation environnementale. Une recommandation particulière vise le projet de ZFEm.</p> <p>Le PDU se donne pour objectif n°9 « le droit à la mobilité » p.69 du document. Il s'agit notamment de favoriser le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville et de réduire la part du budget des ménages consacrés à la mobilité. Le PDU présente une déclinaison thématique spécifique se rapportant à la cohésion sociale aux pages 278 et 279. Une des orientations de cette déclinaison est de lever les freins à la mobilité des habitants des Quartiers Politique de la Ville. Cela passe notamment par une amélioration de la desserte</p>

	<p>multimodale en les connectant au réseau structurant du réseau de transport via les Pôles d'Echanges Multimodaux : 90 % des habitants de ces quartiers en 2030 seront desservis par le réseau à haut niveau de service (51% en 2020). Ainsi la population résidente des quartiers prioritaires sera située à moins de 500 m d'un transport à haut niveau de service. D'autre part, à l'horizon 2030, 12 sur 14 quartiers NPRNU à Marseille seront situés à moins de 500 m d'une ligne structurante du plan vélo. Par ailleurs, la Métropole conduit une étude spécifique au titre du protocole NPNRU A9, sur les questions de mobilité des habitants de ces quartiers. Son objectif est d'améliorer la cohérence entre les projets de renouvellement urbain et les projets de mobilité. Ce sujet sera également abordé dans le cadre des futurs Plans Locaux de Mobilité, notamment ceux de Marseille Nord et de Marseille Centre élaboré en collaboration active pour ce dernier avec les équipes du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Centre-Ville.</p>
--	---

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Malgré que la MRAE ne soit pas une PPA, le MOA a tenu à apporter la réponse aux 19 recommandations dans l'annexe 1 de son mémoire.

L'analyse de cette annexe fera l'objet du point 7.2 réponses du Maître d'Ouvrage aux recommandations de la MRAE.

A la question posée concernant l'enjeu social, le MOA précise qu'une étude spécifique conduite par la Métropole au titre du protocole NPNRU a été engagée. Il serait opportun que l'échéancier de celle-ci soit communiqué ainsi que la procédure d'association des habitants des quartiers concernés lors de l'élaboration des futurs PLM.

Compte tenu de la sensibilité de la portée de cet enjeu pour la ville de Marseille et notamment pour certains quartiers, la commission note une insuffisance dans la rédaction actuelle du PDU (p 68).

Le document mériterait d'être plus développé et devrait comporter plus de précisions sur le volet « enjeu social » du PDU.

### **7.1.2. Les Plans Locaux de Mobilité (PLM)**

Comme le décrit le MOA, le PDU est avant tout un Plan stratégique, le premier pour la Métropole. Or la très grande majorité des contributions déposées pendant l'enquête portent sur des questions de mobilité plutôt localisées relevant des futurs PLM (25 au total). Les commissaires enquêteurs ont d'ailleurs eu à l'expliquer verbalement ou par téléphone au public qui se montrait impatient d'une concrétisation rapide du PDU sur le terrain.

Dans son avis du 5 août 2020, le Préfet émet 4 réserves sur le PDU et précise dans la 3<sup>ème</sup> que les PLM devront faire l'objet d'une procédure de modification simplifiée (art L 1214-2 du CT), procédure à retenir également pour certains Schémas contenant des objectifs opérationnels (stationnement par exemple).

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPOSE APPOREE PAR LE MO</b>
<p><i>Q : La Métropole ayant déclaré lancer quelques PLM dès cette année sans attendre l'approbation du PDU, comment compte-t-elle respecter cet impératif législatif rappelé par le Préfet qui garantit, au-delà d'une simple concertation-consultation, la parfaite information des habitants concernés sur un projet PLM élaboré pour leur bassin de proximité, via la procédure de modification simplifiée (art L1214-23 &amp; L1214-23-2 du CT) ?</i></p>	<p>Le PLM, action M04 du projet est décrit à la page 167 : <i>« Le PDU est directement opérationnel concernant les mesures de portée générale ou des projets d'échelle métropolitaine. Il ne peut cependant traiter tous les sujets d'échelle locale qui contribuent à sa réussite dans le détail. C'est pourquoi, il déclinera ses actions dans des Plans Locaux de Mobilité (PLM) en concertation avec les communes et acteurs locaux. Ces PLM mettront en œuvre les orientations et les objectifs stratégiques du PDU, décrits notamment dans les cartes par bassin de mobilité et de proximité. Enfin, ils identifieront un plan d'actions opérationnelles, un calendrier et des financements partenariaux. »</i></p> <p>Sans ambiguïté les PLM déclinent les objectifs du PDU, précisent certaines actions ainsi que la programmation localisée. <u>Ils n'ont pas vocation à déterminer de nouveaux objectifs ou de nouvelles actions.</u> <b>Par conséquent, Ils ne nécessitent pas l'engagement de procédure de modification. Les conditions de modifications du PDU sont décrites aux articles L1214-22 et suivantes du Code des transports et restent à la discrétion de l'Autorité organisatrice de la Mobilité.</b></p> <p>Pour mémoire, cette déclinaison du PDU à l'échelle du bassin de proximité sera opérée en complète concertation et co-construction avec les équipes municipales et les associations locales, les PPA concernées ainsi que les maîtres d'ouvrage des différentes opérations. Le PLM finalisé sera présenté aux conseils municipaux concernés ainsi qu'au conseil métropolitain afin d'acter le plan</p>

<p><i>La même question est posée pour les Schémas opérationnels programmés</i></p>	<p>d'actions pluriannuels s'y reportant. Le suivi annuel de ce plan sera rapporté dans le suivi annuel du plan de mobilité métropolitain.</p> <p>Les schémas directeurs inscrits au projet de PDU (action M01 p 166) élaborés en partenariat avec les collectivités concernées, selon les modalités de gouvernance habituelle, feront également l'objet d'une délibération du conseil métropolitain validant les principes directeurs arrêtés à prendre en compte dans les documents de planification de la mobilité à venir.</p>
--	---

### AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Une différence d'interprétation des textes entre l'Etat et le MOA sur la procédure de modification simplifiée risque de déboucher sur des contentieux. Il reviendra au maître d'ouvrage d'avoir les éléments nécessaires en vue d'étayer sa position.

La commission note que compte tenu de l'importance que revêt le Plan Locaux de Mobilité pour les 25 bassins de proximité de la Métropole, elle s'interroge sur la mise en place d'une simple consultation des élus, administrés, associations et collectifs concernés pour la déclinaison du PDU.

La réserve du préfet, par son incitation au recours à la procédure simplifiée de modification du PDU pour les PLM, semble être adaptée aux attentes des habitants des bassins concernés comme on a pu le constater au travers de multiples contributions au cours de cette enquête publique.

Cependant la volonté d'impliquer au plus près les élus associations collectives et administrés à la concrétisation des PLM à l'échelon local des bassins de proximité à partir du PDU approuvé a été actée par le MOA.

La commission estime que la procédure simplifiée de modification répond de par sa transparence aux souhaits et à l'implication du public dans des projets touchant au plus près du terrain la vie quotidienne des personnes (transports, stationnement, réseau cyclable, partage de la voirie, partage de l'espace public, circulation, pollution...).

Quant aux schémas directeurs la commission prend acte de la décision du MOA, de délibérer en conseil Métropolitain sur les principes directeurs relevant des documents de planification. Toutefois cette importante précision n'apparaît pas dans la rédaction actuelle du PDU (p166).

Il conviendrait donc d'en faire mention explicitement dans le document final.

### 7-1.3. Le financement du PDU

Le Préfet de Région dans son avis du 5 août 2020, émet une réserve prioritaire quant à «la soutenabilité financière du PDU » ; par ailleurs AMP reconnaît devoir mobiliser 200 millions € /an de ressources supplémentaires et créer à cet effet un Établissement Public ad hoc. Face au rappel préfectoral de l'obligation réglementaire (R 1214-1 CT) pour l'AOM de produire une étude des modalités de financement et de couverture du coût d'exploitation des mesures contenues dans le PDU.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APPOREE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA a-t-il entrepris cette étude, à ce jour non contenue dans le dossier, et dans l'affirmative est-elle communicable à la commission d'enquête ? Sinon complètera-t-il son dossier « financement » pour se conformer à la législation et quand ?</i></p>	<p>Le PDU précise page 300 à 303, les éléments se rapportant à l'étude de financement du projet, tant du point de vue de l'investissement que sur l'impact en matière de coût d'exploitation et de solutions permettant de résoudre l'équation financière. Toutes les opérations sont identifiées à la fin de chaque levier sous la forme d'un tableau précisant l'estimation du coût de chacune d'elle, ainsi que l'échéance de sa réalisation (p 85, 105 à 107, 126 à 129, 141 à 143, 157, 163).</p> <p>A la page 303 il est précisé la répartition entre les différentes maîtrises d'ouvrage dont notamment l'Etat et la SNCF. L'ensemble de ces maîtres d'ouvrages représente 1/3 du coût global du projet. Il n'existe pas de moyen de garantir à l'échelle du PDU (10 ans), l'ensemble des financements nécessaires à la réalisation de ces indispensables opérations dont la maîtrise d'ouvrage est conduite par un tiers. Le Plan de Déplacement Urbains est bien un plan et non un programme d'investissement pluriannuel. <b>Ci-joint en annexe une note financière sur laquelle s'est basée l'analyse proposée.</b></p>

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission constate dans la réponse du MOA qu'est jointe une annexe 2, une note « ÉTUDE DES MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ET DE COUVERTURE DU COÛT D'EXPLOITATION » daté de novembre 2019, et donc antérieure à l'approbation du PDU. Cette note est sans indication de source rédactionnelle ni de précisions sur les modalités de calcul exposées.

Cette note très détaillée n'a pas été versée en annexe du dossier du PDU soumis à enquête publique, à ce titre la commission demande à ce qu'elle soit intégrée dans le document final à approuver.

La commission constate également que le MOA n'a pas apporté de réponses aux critères de précaution en matière de soutenabilité, alors que cette omission dans le projet de PDU a fait l'objet d'une réserve émise tant par l'état que par la Région.  
Il conviendra de les mentionner dans le document final à approuver.

La Région PACA dans son avis du 9 juin 2020, émet également une réserve de même nature : « manque de précision sur les sources de financement des investissements, la soutenabilité des coûts de fonctionnement et la formalisation des engagements attendus des partenaires sur les actions du PDU... »

Le Département note que « la réalisation du Plan avec des investissements de l'ordre de 7 milliards € reste conditionnée à une intervention massive de l'Etat ... »

La Ville de Marseille note le manque d'éléments précis et de calendrier en termes de financement des actions (tramway, aménagements spécifiques BHNS) et réclame sur le sujet une large concertation avec les acteurs.

Par ailleurs des institutions comme le Conseil Départemental (délibération de la commission permanente du 24/07/2020), la MRAe (cf. ci-dessus), ou des communes comme Martigues (délibération du 11/12/2020) ou Aix En Provence (délibération du 12/10/2020) ont demandé des explications quant aux montants mais aussi à l'affectation des crédits ainsi qu'aux dotations ou ressources nouvelles ou sur des financements inappropriés.

De plus la commission d'enquête a relevé 17 contributions de particuliers ou d'associations notant les insuffisances d'information sur le financement du PDU.

En outre un retraité de la Cour des Comptes est intervenu pendant la réunion publique notant qu'AMP a beaucoup transféré de ressources financières vers les communes au détriment de grandes politiques métropolitaines (2 fois plus que les métropoles lilloise ou lyonnaise). En quittant cette ligne, AMP dégagerait une marge de manœuvre pour des investissements nécessaires à la réalisation du PDU.

Manifestement le Plan de Financement présenté dans le dossier soumis à enquête publique provoque de très fortes réserves convergentes tant de l'Etat, des principales PPA, du public averti, en raison du coût colossal d'investissements et des nombreuses incertitudes quant à la provenance, à la répartition ou aux montants escomptés des ressources.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA peut-il éclairer la commission d'enquête sur l'évolution éventuelle du plan de financement PDU, près de deux années s'étant écoulées depuis sa rédaction ?</i></p> <p><i>Devant la convergence des incertitudes et questionnements tant des contributeurs que des autorités ou institutions, le MOA voudra bien préciser :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Comment ont été calculés les montants rattachés aux leviers et leur ventilation entre les différentes actions ainsi que leur hiérarchisation</i></li> <li>-</li> <li>- <i>En matière de planification, quels critères ont été établis pour hiérarchiser les projets et les actions ?</i></li> <li>- <i>-S'il a identifié de nouvelles ressources possibles</i></li> </ul>	<p>Le plan de financement du projet de PDU n'a pas évolué depuis sa rédaction. La crise sanitaire à l'origine du ralentissement de la procédure d'approbation du PDU a également ralenti l'avancement d'un certain nombre de projets. Ainsi, un an après son approbation, le Plan de Mobilité Métropolitain fera l'objet d'un suivi annuel qui permettra de réajuster son plan de financement en fonction de l'avancement des différentes opérations.</p> <p>Les montants et échéances attachés aux différents leviers du PDU, sont issus des coûts et délais évalués pour chacune des 110 actions qui regroupent 250 opérations. Ils s'appuient soit sur les études existantes, soit sur des ratios habituellement retenus. Comme il est précisé et détaillé en p 300 du projet de PDU, ces estimations comprennent les incertitudes liées au niveau d'étude très variable d'un projet à l'autre. Pour les actions plus génériques, l'estimation des coûts et délais se basent sur l'expertise issue des directions opérationnelles traitant ces sujets.</p> <p>A la fin de chaque levier, un tableau récapitule le coût de chaque opération et son horizon de mise en œuvre. La répartition annuelle de ces investissements est précisée p 300.</p> <p>Concernant les critères de hiérarchisation des projets, comme il est décrit p.63, le projet de PDU prend en compte d'une part les différentes temporalités des projets, et d'autre part s'inscrit dans la continuité de l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine, approuvé par la Métropole le 15 décembre 2016. Ce cadre stratégique de la politique de mobilité métropolitaine a ainsi posé le principe du Réseau Express Métropolitain, des projets de transports à Haut Niveau de Service, d'axes structurants vélo, ainsi qu'une stratégie de service de mobilité. La construction du projet de PDU a veillé à respecter ces grands équilibres, en particulier le rééquilibrage des investissements en faveur des modes alternatifs à la voiture.</p> <p>En parallèle des recherches de ressources ont été engagées. L'appel à projet Grenelle 4 a été l'occasion de formaliser des ressources de financement</p>

	nouvelles à hauteur de 133,34M€ pour 12 projets, représentant un investissement global de 908 M€. Les résultats de cet appel à projet attendus pour septembre 2021 permettront de faire évoluer les plans de financement des opérations retenues.
--	---

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les éléments avancés par le Maître d'Ouvrage donnent un éclairage aux questions posées. Mais la commission retient que les différentes actions chiffrées sont basées sur des études précises il demeure que le Maître d'Ouvrage ne donne pas d'indication quant à la hiérarchisation des projets s'appuyant essentiellement sur l'agenda de mobilité de 2016.

Pour ce qui est des ressources nouvelles la commission prend acte des financements obtenus dans le cadre du GRENELLE 4. Cette précision pourrait venir compléter la rédaction définitive du PDU.

**7-1.4. Création d'un établissement public local de la mobilité**

La Fédération Nationale des Usagers des Transports PACA estime indispensable et urgent de créer un Conseil d'Administration de la Mobilité de la Métropole composé d'élus, à l'image de ce qui existe depuis longtemps dans d'autres grandes Métropoles.

Les administrateurs seraient donc les interlocuteurs naturels des habitants sur les questions de mobilité.

La Métropole n'a pas aujourd'hui la structure à même d'obtenir les niveaux de financement nécessaires à la réalisation des projets inscrits au PDU, et reste chaque année avec des dotations financières inéquitables face aux deux autres Métropoles françaises, alors que le gouvernement a autorisé par ordonnance le 18 juillet 2019 la création de cet établissement public par Aix Marseille Provence Métropole : le PDU se doit d'en tenir compte et d'élaborer un projet de transports correspondant aux budgets attendus.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<i>Q : Le MOA pourrait-il expliciter le projet de création d'un établissement public de la mobilité évoqué dans le PDU, quelle en serait sa composition et dans quels délais devrait-il être constitué pour mettre en œuvre la planification et l'investissement de l'importance d'un tel plan.</i>	La création d'un établissement d'investissement à fiscalité propre comme source de financement du projet de PDU est actuellement à l'étude par une mission interministérielle qui devrait rendre son rapport à la fin du mois de juillet.

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte de cette réponse relative à la création de L'EPL. Cependant elle note que le rendu de l'étude se fera au mieux fin juillet 2021 alors que l'approbation du PDU devrait avoir lieu dernier trimestre 2021.

La commission estime qu'il serait souhaitable par souci de transparence que le rapport de la commission interministérielle quel que soit la décision finale, soit joint en annexe au PDU à approuver.

## **7-1.5 Les acteurs économiques**

### **7.1.5.1. Secteur terrestre**

La commission note une grande participation de l'ensemble des acteurs économiques avec 8 contributions étoffées (427/583/813/881/941/957/958/946), en majorité très favorables au PDU.

Ils expriment des demandes ou suggestions dont les principales sont reprises ci-dessous :

- Investir dans des infrastructures « Low Cost » ou « Quick Win » (*plan d'actions visant à améliorer les défauts d'organisation d'une structure qui permet d'obtenir rapidement et simplement des gains*)
- Prioriser et phaser des voies réservées sur les autoroutes et la RD9
- Participer à l'élaboration des PLM
- Intégrer dans la réflexion la gestion des PDE (3) – PDIE (4) (avec covoiturage)
- Traitement haut de gamme des grands axes, pôles économiques et internationaux
- Maillage des PEM avec une très large multimodalité
- Incitation au covoiturage au moyen d'une fiscalité attractive
- Revendiquent une place au sein de la gouvernance du futur établissement public appelé à gérer la mobilité métropolitaine

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA a-t-il déjà intégré ces préoccupations des principaux acteurs économiques et des réponses peuvent-elles d'ores et déjà leur être apportées ?</i></p>	<p>Tous les points mis en avant par les acteurs économiques sont intégrés au PDU, à l'exception de la demande de fiscalité attractive en faveur du covoiturage qui a été portée par l'Etat à travers le forfait mobilité durable.</p> <p>La concertation mise en œuvre dans le cadre du PDU a permis d'associer très étroitement les représentants du monde économique et en particulier la CCI, les représentants des zones d'activités, des PDIE lorsqu'ils existent.</p> <p>Le projet phare du PDU : le réseau REM+ de transports interurbains par car intégrant des sites propres bus sur autoroute traduit la volonté de la Métropole d'apporter une réponse rapide et efficace sur les trajets de longue distance à travers l'investissement dans des infrastructures type « Low Cost Quick Win ». Il s'appuie sur le plus grand plan national de sites propres sur autoroutes et voies rapides. Ce projet répond principalement aux déplacements domicile-travail et en ce sens garantit une fiabilité des temps de parcours, un bassin de recrutement élargi par des moyens de transport adaptés et participe ainsi à une certaine efficacité économique. Une attention particulière est portée dans le projet de PDU aux enjeux de desserte des pôles d'emplois dans la déclinaison des leviers par thématique « zones d'activités et d'emplois » p 274 à 277. L'action M09 aborde plus spécifiquement la mobilité dans et vers les entreprises. Ainsi, le projet « Mobil pro » développée par la Métropole vise à accompagner les 650 entreprises métropolitaines de plus de 100 salariés. A ce jour, 195 sont accompagnées par ce service pour la mise en place d'un Plan de Mobilité Entreprises dont 53 ont déjà fait l'objet d'un contrat signé</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Le Maître d'Ouvrage a pris en compte de façon précise les volontés affichées du monde économique, la commission s'en réjouit et demande que l'effort soit maintenu vis-à-vis de l'ensemble des partenaires du secteur économique.

Le même effort est à porter sur les Plans de Déplacements Administration et les Plans de Déplacements Entreprises.

**7.1.5.2. Secteur portuaire**

Parmi les contributeurs du secteur, le Club des Croisières Marseille-Provence (823) fait part de ses préoccupations spécifiques et propres au Port de Marseille :

- Besoin de liaison directe aéroport – ports maritimes
- Amélioration de l'orientation de déplacement Centre-Ville de Marseille
- Mise en place de vélo partage
- Connexion entre toutes les portes du Port
- Développement de la navette maritime
- Navettes entre Porte 4 (croisières) et les points de départs des circuits en TC avec création d'une base arrière de bus.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPOSE APPOREE PAR LE MO</b>
<i>Q : Certains de ces points pourraient être intégrés au PDU. Quel est l'avis du MOA ?</i>	L'amélioration de la desserte du pôle croisière s'appuiera sur le PEM Cap Janet Terminal Croisières qui proposera des connexions avec le réseau TC, ainsi que sur la création d'un axe vélo structurant. Sur cette base stratégique, les propositions plus détaillées du Club des Croisières Marseille-Provence pourront être étudiées à l'occasion du Plan Local de Mobilité de Marseille Nord et des études de restructuration du réseau de transport collectif urbain, actuellement en cours

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La réponse du MOA au niveau du PLM. Pour cela la commission constate que comme d'autres thèmes ou problématiques soulevées, la réponse revient au PLM. La commission rappelle que les PLM décline le PDU donc il sera demandé une grande vigilance pour sa mise en application.

Il restera à préciser dans le document final les modalités de liaisons directes entre l'aéroport et les Ports maritimes.

#### **7.1.6. Le système vélo global**

Le système vélo global est le thème qui a donné lieu au plus grand nombre de contributions

La finalité annoncée de placer le vélo au premier rang des systèmes de déplacement urbain est unanimement salué.

Néanmoins, les objectifs du PDU relatifs au Système vélo global sont considérés très insuffisants au regard des enjeux de la mobilité urbaine.

Ainsi, plusieurs associations d'usagers du vélo ont émis un avis défavorable sur ce volet du PDU car les objectifs manquent de beaucoup d'ambition.

Tout d'abord le système vélo global proposé dans le PDU ne fait aucune référence au "schéma national des vélo-routes" actualisé en 2020.

Pour atteindre réellement l'objectif de part modale vélo de 5% fixé au PDU, il faudrait que toutes les communes soient dotées d'un Plan Vélo élaboré en concertation avec la Métropole, les élus locaux et les associations concernées.

A cet effet il conviendrait de réserver dans les futurs PLM une enveloppe budgétaire dédiée exclusivement au Vélo, spécialement affectée à de telles réalisations avec échéancier et suivi, en y associant les partenaires et/ou usagers.

Enfin, les associations demandent la mise en place immédiate des premières mesures faciles et peu coûteuses consacrées au développement du vélo (938).

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : Le MOA compte-t-il inclure dans le PDU la référence au schéma national des vélo-routes et ses implications ?</i>	La référence au schéma national des vélo routes est précisée à l'action V02 (page 80- et carte p81) ; en effet le PDU fait référence aux grands itinéraires de vélo routes voies vertes (VVV) qui sont identifiés par la Région et repris dans le schéma directeur départemental. Le schéma régional de VVV intègre les itinéraires du schéma national et européen de VVV et le complète. Les VVV européennes, nationales et régionales sont donc bien prises en compte dans le projet de PDU : l'Euro vélo 8 pour la France du Perthus (66) à Menton (06), la V64 de Voreppe (38) à Marseille et la V65 de Saint-Laurent d'Aigouze (65) à Nice (06) et la V862 Val de Durance d'Avignon (84) à Monétier-les-Bains (06).

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission retient les précisions avancées par le MOA elle demande que l'ensemble de ces dispositions soient reprises dans les différents PLM et permettent aux différents acteurs d'être associés à leur mise en œuvre.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Comment le MOA peut-il imposer la réalisation d'un plan vélo par commune avec implication des acteurs concernés, en particulier les élus et les associations de cyclistes ?</i>	<p>Les déclinaisons locales du plan vélo métropolitain seront intégrées dans les travaux des PLM à l'échelle de chaque bassin de proximité regroupant plusieurs communes.</p> <p>La Métropole accompagne le développement du vélo à travers l'élaboration d'un réseau structurant métropolitain prévu dans le levier vélo du PDU et dans les PLM qui permettront de proposer une approche multimodale incluant le réseau secondaire. Le PLM veillera également à garantir la continuité et la sécurité cyclable du réseau. A cette occasion, et dans le cadre de la concertation qui sera développée lors de l'élaboration du PLM, les associations concernées (vélo, environnement, scolaire et CIQ) ainsi que les élus locaux seront étroitement associés à la construction des projets.</p> <p>Un schéma directeur des modes actifs métropolitain sera également réalisé afin de poursuivre le travail engagé par le 1er plan vélo de la Métropole et poursuivra la programmation des infrastructures au-delà de 2030 jusqu'à l'horizon 2040.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Devant le grand nombre de contributions portant sur les attentes et le mécontentement des usagers, des associations concernant l'existant du plan vélo, la commission demande au MOA qu'il soit très attentif aux forces de proposition émanant des dites associations collectives et usagers.

La commission note la volonté de MOA d'intégrer dans le processus de finalisation des différents plans vélo l'ensemble des acteurs concernés à l'échelle des bassins et pour chaque commune.

Pour ce qui est du schéma directeur des modes actifs métropolitain la commission n'obtient pas de précision sur le calendrier et sa structure sur le territoire. Il serait bien de le finaliser.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Quelles garanties le MOA peut-il apporter pour que les budgets vélos soient bien affectés à la réalisation des aménagements cyclables ?</i></p>	<p>Le PDU est une démarche de planification. Il propose une vision stratégique de la mobilité en prévoyant les actions à réaliser et les estimations financières nécessaires à la conduite de l'ensemble du projet.</p> <p>Les différentes actions du système vélo global sont identifiées avec des coûts d'investissements, échancier et maîtrise d'ouvrage (Cf. page 85). Elles sont portées dans les Plans Locaux de Mobilité avec une approche multimodale de la mobilité, tout en veillant aux continuités et sécurités cyclables.</p> <p>L'étape ultérieure nécessitera d'engager des études de faisabilités qui viendront préciser les projets, en définissant les contours techniques et financiers. Ces études conduiront à la définition d'un programme qui fera l'objet d'une validation par le ou les maitres d'ouvrages, préalablement à l'engagement de la phase opérationnelle.</p> <p>Les plans d'actions opérationnels déclinant le PDU comme le plan vélo métropolitain 2019-2024 comportent un engagement budgétaire affecté à la réalisation des aménagements cyclables sur le territoire de la Métropole lorsque celle-ci est compétente en matière de voirie. Les évolutions législatives actuellement à l'étude sur le transfert des voiries vers les Métropoles apporteront des garanties supplémentaires</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte des précisions apportées par le MOA en l'invitant à être vigilant sur ces points.

**7.1.7. Gratuité/tarifification des transports en commun**

Dans le prolongement du thème précédent, celui de la gratuité des TC et/ou d'une tarification adaptée au public vulnérable est posé au travers de nombreuses contributions tant de particuliers ou associations que de collectivités territoriales.

La compétence en la matière relève de la Métropole, avec pourtant des inégalités soulignées comme la totale gratuité des TC sur le CT4, en vigueur avant la création de la Métropole. Citée en exemple, elle a engendré de facto une différence de traitement « tarifaire » entre métropolitains selon le lieu de leur résidence...

Le but du PDU étant bien d'inciter le public à emprunter massivement les TC, il paraît évident que la gratuité serait un levier extrêmement efficace pour y parvenir. Elle résoudrait en outre la complexité des tarifs actuels et la multiplicité des cartes.

En outre la création d'une carte unique harmonisée TER/car/bus/métro/tram permettrait de simplifier les règlements et éviterait la manipulation de la monnaie

La Métropole a chiffré cette gratuité à 200 millions € mais en septembre 2019, le conseil métropolitain a rejeté cette dépense supplémentaire « faute de pouvoir identifier les moyens de la couvrir ».

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APPOREE PAR LE MO
<p><i>Q : Comment le MOA aborde-t-il en 2021 la demande de gratuité, déjà pratiquée sur une partie de son territoire et héritage du passé? La situation reste-t-elle figée ou des pistes nouvelles de financement pour cette éventuelle gratuité sont-elles prêtes à être réétudiées ?</i></p> <p><i>A défaut les propositions de tarification différenciée (jeunes, démunis, familles, groupes...) proposées par la Ville de Marseille dans sa délibération pourraient-elles être appliquées sans délais, avant de déboucher sur</i></p>	<p>Le sujet de la gratuité a fait l'objet d'un débat au sein du conseil de la Métropole le 26 septembre 2019. Les principes retenus en matière de participation au fonctionnement des transports sont ceux développés dans le projet de PDU aux pages 160 et 161 et plus particulièrement dans les actions S01, S02, S03.</p> <p>Le PDU est élaboré sur une période de 10 ans avec un budget total de 7 milliards d'euros. La mise en place de la gratuité des transports en commun sur le territoire de la Métropole engendrerait une perte de <b>200 millions d'euros annuel</b>, soit 2 milliards d'euros sur la période complète du PDU. Cela représente 43% du budget métropolitain nécessaire à la réalisation des projets du PDU. Compte tenu de son budget contraint, la Métropole ne peut se permettre de rendre les transports collectifs qu'elle organise gratuits.</p>

<p><i>une éventuelle gratuité pour tous sur le territoire de la Métropole ?</i></p> <p><i>Qu'en est-il de la création de la carte unique multi modes de transports ?</i></p> <p><i>Le coût de 200 M€ est-il rédhibitoire pour un Plan de plus de 7 milliards ? Des reports de projets moins urgents pourraient-ils être opérés pour y parvenir, donnant ainsi un signal fort à une politique de transport en commun redéfinie ?</i></p>	<p>La gratuité amputerait la capacité à construire une offre alternative à la voiture individuelle pourtant au cœur du projet de PDU, en limitant la capacité d'investissement de la Métropole. Enfin, les solutions pour compenser les 200M€ annuels se traduiraient par une augmentation des impôts locaux ou une baisse de la dépense publique équivalente, le Versement Mobilité étant déjà à son maximum. Cette position est précisée dans un encart du projet de PDU à la page 161-</p> <p>L'objectif d'équité sociale et territoriale reste prépondérant pour la Métropole. De nombreux usagers au sein de la Métropole AMP bénéficient déjà de tarifs solidaires (23% des validations) voire de la gratuité (20%). Les conditions d'accès aux tarifs réduits varient encore d'un réseau à l'autre. La Métropole a engagé des travaux d'harmonisation des critères, des niveaux de réduction et des profils à l'échelle métropolitaine. Ces travaux portent également sur une remise à plat de la politique tarifaire.</p> <p>« La Carte », carte unique métropolitaine, est un support unique fonctionnant sur l'ensemble des systèmes billettiques de transport collectifs sur le territoire métropolitain (TER/car/bus/méto/tram). En parallèle de ce support, des abonnements de transport pouvant être achetés et téléchargés sur cette carte, ont été créés tel que le Pas intégral (TER/car/bus/méto/tram) à 73€ pour un mensuel et à 68€/mois pour un annuel. Ces abonnements métropolitains intègrent bien l'offre TER. Le « Pas métropolitain Senior » et « Pas métropolitain Etudiant » (car/bus/méto/tram) s'élèvent à 364,80€ par an soit 30 à 40 euros par mois. L'harmonisation de la tarification pour une expérience plus simple et plus fluide se poursuit.</p>
---	--

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission constate que le principe de gratuité engendre des difficultés financières et risque de mettre les équilibres budgétaires en péril. La commission note que des mesures ciblées répondent en partie à la question de la tarification différenciée demandée notamment par la ville de Marseille.

La commission prend acte de la volonté de poursuivre l'harmonisation des tarifs par le MOA et demande qu'une communication soit mise en place pour répondre aux usagers et associations d'usagers sur ce point.

Toutefois, la commission regrette que le principe de gratuité des transports en communs n'ait pas été une mesure phare du projet de PDU.

Il n'en reste pas moins que dans certaines parties du territoire de la métropole les administrés bénéficient de la gratuité des transports ce qui induit une inégalité de traitement des métropolitains difficilement compréhensible du public et soulignée par de nombreux contributeurs comme de la commission.

Le conseil métropolitain devrait de nouveau être appelé à délibérer sur ce sujet d'ordre sociétal.

## **7.1.8. Le transport ferroviaire**

### **7.1.8.1. Le réseau ferré**

Selon de nombreuses contributions parvenues à la commission, le PDU ne reflète pas les ambitions indispensables à la mobilité ferroviaire de la grande Métropole Aix-Marseille-Provence nouvellement créée.

Le réseau ferré doit être modernisé pour renforcer l'offre ferroviaire.

Des projets importants ont été envisagés comme l'ouverture des gares de Venelles et de la Calade, la création d'une gare à Velaux, la réouverture de la ligne SNCF Gardanne-Trets, la réouverture au trafic passagers de la ligne de train Rognac-Aix, la réouverture de la ligne Aix-Pertuis.

Ces différents projets sont sans aucune visibilité sur de possibles dates de mise en service.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA peut-il apporter des confirmations concernant la prise en compte et les échéanciers de chacun des projets de réalisation des gares et ceux de modernisation et de réouverture des lignes SNCF au trafic passager ?</i></p>	<p>La mise en service des travaux de modernisation Marseille-Gardanne-Aix 2ème phase (MGA2) est programmée en octobre 2021 (tel que le précisé le projet de PDU p 105). Cela entrainera par conséquent, la réouverture de la gare de Pertuis comme la Région s'était engagée à le faire pour le service annuel 2022.</p> <p>Les créations et réouvertures des gares de La Calade et Venelles sont étudiées dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte de la ligne des Alpes. Le dernier comité de pilotage de ce projet a validé le report de l'amélioration de cette ligne au profit de travaux de robustesse pour la fiabiliser dans son fonctionnement actuel et adapter le fonctionnement de la ligne aux évolutions apportées par le projet MGA2.</p> <p>Cependant, comme indiqué dans le projet de PDU, la Métropole lance en partenariat avec l'Etat, la Région et le Département, le schéma armature ferroviaire (action TC02 p90). L'objectif est de définir la notion de RER métropolitain intégrant notamment les études de réouvertures de lignes aux voyageurs (Aix-Rognac), les opportunités de développer des dessertes ferroviaires ainsi que l'ouverture des gares citées dans les différentes contributions versées à l'enquête publique.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte que de nombreuses études sur les projets de réalisation des gares, de modernisation et de réouverture des lignes sont en cours

Elle note que différents intervenants sont concernés (SNCF, Etat Région...) sont concernés par ce schéma régional PACA « armature ferroviaire » et demande à ce qu'un point régulier soit fait sur l'état d'avancement de celui-ci.

Excepté pour la gare de Pertuis la commission note que pour les autres gares, les études sont engagées sans pour autant que le MOA n'ait pu apporter de précision sur les échéanciers.

Il serait bien de pouvoir le mentionner dans le document final.

### **7.1.8.2 Le RER**

Le PDU de la métropole promeut un projet articulé autour d'un réseau de type RER sur ses axes principaux (Aix/Marseille, Marseille/Miramas et Marseille/Aubagne).

Plusieurs contributeurs (93, 171, 386, 409, 578, 677, 678) font remarquer que ce ne sont pas les seuls axes sur lesquels le ferroviaire est déployable et que cela serait dommageable pour les projets de trains légers sur des axes transversaux de la métropole ne passant pas par la Gare Saint Charles de Marseille.

Ces contributeurs insistent pour que la métropole propose un réseau maillé de trains légers dans le PDU faisant partie intégrante d'un réseau de RER.

En outre, le PDU n'envisage pas d'avancer sur les projets ferroviaires et de RER avant d'avoir agrandi la gare Saint-Charles selon le projet LNPCA, ce qui reporte très au-delà de 2030... (2050 ?)

Enfin, il n'existe pas dans le document, un échéancier et un plan de financement sur 20 ans associés à la construction de ce RER.

La FNAUT Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports Groupement PACA demande que toute la partie du PDU concernant le RER et l'organisation de la Mobilité ferroviaire soit complètement revue et réécrite à l'occasion de cette enquête publique.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APPOREE PAR LE MO
<p><i>Q : Quelle est la position du MOA sur les arguments des contributeurs, notamment relatifs à une étude plus globale du réseau maillé de trains légers assortie d'un plan de financement et d'un échéancier de réalisation d'un RER ?</i></p> <p><i>Concernant le RER et l'organisation de la mobilité ferroviaire, le MOA est-il favorable à procéder à une nouvelle rédaction du texte pour tenir compte des contributions et éventuellement en y associant l'importante Fédération des usagers des Transports ?</i></p>	<p>L'étude globale d'un réseau maillé ferroviaire assortie d'un plan de financement est l'objet même du schéma armature ferroviaire (action TC02 p90). Cette étude sera lancée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2021 et la désignation des bureaux d'étude en charge de cette étude est actuellement en cours. Elle déterminera notamment les conditions de mise en œuvre d'un service de RER métropolitain.</p> <p>Par ailleurs l'organisation de l'armature métropolitaine de transport durable pour le long terme intégrant la mobilité ferroviaire est expliquée p 65 du document de PDU. Cependant, il est important de préciser que la densification des services ferroviaires sont contraints par la saturation du plateau St Charles. La gare souterraine St Charles incluse dans le projet LNPCA est un préalable pour permettre une desserte de proximité de type RER.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte du lancement fin d'année 2021 d'une étude sur le réseau maillé en regrettant toutefois que celle-ci n'ait pas eu lieu plus tôt pour permettre une meilleure information au titre du PDU.

Compte tenu de l'importance que revêt le secteur de la gare Saint Charles dans l'organisation de l'armature ferroviaire

La ville de Marseille devra être étroitement associée aux études ce qui n'est pas précisé dans la réponse du Maître d'Œuvre

La commission demande que cette étude une fois réalisée et actée, soit portée à la connaissance des différents acteurs.

**7.1.9. Les liaisons maritimes**

Plusieurs contributions y compris d'acteurs économiques sont favorables à un développement des navettes maritimes. Existantes actuellement en haute saison sur une partie du littoral méditerranéen, elles sont brièvement évoquées dans le PDU surtout pour l'Étang de Berre à partir d'Istres/Martigues vers Marignane/Vitrolles. Des imprécisions demeurent cependant quant aux itinéraires envisagés, aux dessertes exactes et aux modes de propulsion respectant les objectifs environnementaux, mais aussi à leur exploitation tout au long de l'année ou non. Il est à noter que 3 communes directement concernées (Istres, Martigues et Marignane) soutiennent ce mode de transports pour leurs habitants. La ville de la Fare-les-Oliviers relevant d'un autre bassin de mobilité demande aussi la création d'une navette maritime comme alternative au « tout voiture ».

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APPOORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA peut-il éclairer la commission sur le développement envisagé en levant les imprécisions signalées ?</i></p> <p><i>Par ailleurs a-t-il été procédé à des études de projets plus ambitieux pour ce mode de transport comme par exemple un cabotage de port en port le long de la Côte Bleue avec prolongation jusqu'à Fos/ Martigues (avec une desserte du Grand Port de Marseille pour gérer les croisiéristes), et un autre cabotage « inter</i></p>	<p>Les différentes études engagées pour développer les liaisons maritimes notamment sur l'Étang de Berre si elles ont démontré l'intérêt de ce mode de déplacements, notamment pour gommer l'effet barrière que constitue l'Étang de Berre, en posent également les limites ; En effet, la régularité et la fiabilité sont plus difficiles à atteindre que pour les projets terrestres notamment routiers (TC). Les temps de parcours sont souvent supérieurs aux déplacements terrestres, les modalités d'exploitation (quai, bateau,) ne sont pas sans impact sur un environnement maritime déjà très fragile (fragilité du milieu, zone de navigation interdite autour de l'aéroport).</p> <p>Toutefois les mutations économiques amorcées tendent à développer des emplois nécessitant une offre de transports efficace entre les 2 rives de l'Étang.</p>

<p><i>Etang », incluant St Chamas et/ou Châteauneuf et/ou Berre l'Etang ?</i></p>	<p>Les projets de réhabilitation et de mise en valeur de l'Etang vont favoriser le tourisme, les liaisons maritimes pourraient être un atout complémentaire. Par conséquent en l'état actuel des réflexions et des études engagées à ce sujet, des investigations sont encore nécessaires pour développer à plus grande échelle un service public de liaisons maritimes sur le littoral métropolitain. Pour ce faire le projet de PDU a inscrit une expérimentation de navettes maritimes sur l'Etang de Berre (action TC15 p 104). Si celle-ci s'avère concluante elle pourra être pérennisée puis développer pour d'autres liaisons.</p>
---	--

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission rappelle au MOA qu'il faut corriger sur les plans définitifs du PDU les erreurs de fléchage et de destination (cf. page 238/239). Elle note que le principe demeure à l'étude et en réflexion afin de déboucher éventuellement sur des applications concrètes. La commission insiste afin que des études complémentaires soient engagées pour mesurer l'impact de ce mode de transport dont il serait dommage de se priver en raison de la présence des deux sites (étang de Berre et littoral méditerranéen) et qui correspond aux attentes non seulement des habitants, mais aussi des touristes.

#### **7.1.10. Les liaisons par téléphérique / câble**

Ces modes de transports contemporains sont évoqués dans le PDU exclusivement entre :

- La gare de Vitrolles « VAMP » et les sites de l'aéroport Marseille-Provence et d'Airbus – projet soutenu par l'association acteur économique Vitropole (941)
- Le PEM de St Antoine et l'hôpital Nord

Un contributeur (565) et l'association « Devenir » (832) suggèrent un dispositif identique entre le Vieux Port et ND de la Garde. Si la Ville de Marseille juge coûteux le dispositif, elle se déclare prête à en étudier la faisabilité pour des cas très particuliers de dessertes peu accessibles aux TC.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LEMO
<p><i>Q : Ces modes de transport, certes originaux mais adaptés à la transition écologique, ont-ils fait en amont l'objet d'une étude d'impact (environnemental, visuel, technique, survol à basse altitude de propriétés privées, ...) ? Devant desservir un aéroport aux fortes contraintes aériennes, les risques ont-ils été évalués et surtout le coût a-t-il été estimé et pour combien dans le plan de financement du PDU ? Ces deux liaisons programmées au PDU fonctionneront elles en tout temps (fort mistral...)?</i></p>	<p>Ce mode de transport est étudié finement dès lors que la déclivité importante rend complexe la desserte en mode routier. Pour ce qui est des projets cités dans le PDU :</p> <p>Le projet de transport par câble entre la gare VAMP et l'Aéroport Marseille-Provence a fait l'objet d'une étude de faisabilité détaillée, mettant en évidence parmi les différentes technologies des transports par câble le type « Funitel », particulièrement adapté pour ce cas précis notamment pour les questions de tenue au vent. Effet, le transport par Funitel permet de fonctionner pour des périodes de vent pouvant aller jusqu'à 110 km/h. Après analyse des données météorologiques de l'Aéroport, sur une période de 24 ans ces phénomènes de vent supérieurs à 110 km/h se rencontrent en moyenne deux demi-journées par an, ce qui reste très faible. Un service de substitution par car sera déployé et anticipé en fonction des données météo pour se substituer au transport par câble ces jours de vent fort ; le cout de ce projet est évalué à 31 M d'euros HT. Le projet est compatible avec les servitudes aéronautiques du secteur et ne survole aucune habitation. Il est peu impactant du point de vue environnemental comparé à une infrastructure au sol du fait d'une intervention de chantier courte et ponctuelle avec moins de surfaces imperméabilisées.</p> <p>Pour ce qui est de la liaison entre le PEM de St Antoine et l'Hôpital Nord les études détaillées restent à conduire pour définir la technologie la mieux adaptée au site. Pour autant en l'absence de solutions réaliste et performante de transports en commun routiers, la solution du transport par câble apparait la plus crédible. Celle-ci sera approfondies dans le cadre du Schéma Directeur de TCSP actuellement en cours.</p> <p>Cas de notre dame de la Garde : Ce projet concerne davantage l'accessibilité des touristes et l'acheminement difficile des cars de tourisme jusqu'à ce site avec une contrainte forte à la fois esthétique, de survol de secteurs résidentiels et de site classé.</p>

## **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte des éléments de réponse fournis par le MOA.

### **7.1.11 LES BASSINS DE MOBILITE**

#### **7.1.11.1 Bassin de Marseille**

##### **7.1.11.1.1 Tramway des collines**

Le collectif « Saint Mitre » a déposé un dossier très élaboré (43-44-51-104-501-824...), visant à créer une ligne TCSP partant de l'hôpital Nord traversant les arrondissement 13-14, les communes de Plan de Cuques et d'Allauch pour rejoindre St Menet 11<sup>ème</sup> arrondissement.

Ce projet est conforme au PADD (p142) du PLUi du CT1.

Appelé « tramway des collines », ce TCSP se substituerait ainsi au projet LINEA qui n'est plus d'utilité publique suite aux récentes décisions de justice, et desservirait en arc de cercle l'ensemble du nord-est du bassin de mobilité de Marseille au profit de 250 000 hab.

Le tracé à étudier plus finement utiliserait opportunément et en grande partie les ER Línea toujours inscrits au PLUi.

A noter que le collectif a remis à la commission d'enquête, une pétition de 1004 personnes en faveur de ce tramway ainsi que des apports écrits de soutien à ce projet soutenu par la FNAUT Paca, la Mairie de Marseille (délibération du 5 oct. 2020) et par les mairies d'Allauch et de Plan de Cuques (verbalement toutefois pour cette dernière).

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<i>Q. Suite à l'abandon de la LINEA (dont il conviendra de rayer la mention dans le PDU) au motif du « tout voiture », ce projet alternatif présenté à AMP par l'association a-t-il retenu l'attention du MOA ? Dans l'affirmative des études sont-elles déjà lancées ou vont l'être, et est-il envisagé de l'inscrire dans le PDU comme</i>	Le projet alternatif de tramway des collines a été analysé avec attention par la Métropole. Le diagnostic opéré dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des TCSP met en évidence le besoin significatif de développer des TCSP sur le territoire métropolitain et Marseille en particulier. La réflexion a permis de définir des catégories de pertinence de mise en œuvre des TCSP au

<p>« ligne transversale structurante » prévue au PADD en lieu et place de la LINEA ? Le financement prévu initialement pour la LINEA serait-il opportunément transférable sur ce projet ?</p>	<p>sein des corridors du territoire en fonction des populations et emplois projetés à l'horizon 2040.</p> <p>Ainsi les densités observées et projetées dans le corridor du tramway des Collines sont trop faibles pour justifier une telle desserte avec un mode lourd de type tramway. Dans tous les cas une analyse précise du besoin est d'ores et déjà engagée et déterminera les besoins de desserte avec le mode le plus approprié (cf. p 96 du PDU).</p> <p>Concernant l'ER de la LINEA, il est nécessaire d'engager une réflexion sur ces emprises dans le cadre d'une démarche conjointe plus globale au niveau aménagement et mobilité.</p>
---	---

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission tient à nouveau à rappeler que ce projet a retenu l'attention des maires de secteurs marseillais, de la municipalité de Marseille qui l'a acté dans sa délibération versée au dossier, et des maires des deux communes du Canton Vert (Allauch et Plan de Cuques). Soit la totalité des collectivités traversées par le projet du collectif « St Mitre »

Il a fait l'objet d'une **pétition** importante avec plus de 1000 signataires pendant le temps de l'enquête publique.

L'argument avancé par le MOA, à savoir que :« *les densités observées et projetées dans le corridor du tramway sont trop faibles* » (sic), est livré tel quel à la commission qui cherche pourtant à être éclaircie. Il manque vraiment de consistance pour être retenu d'autant qu'il n'est nullement étayé. Ces mêmes critères auraient pu de la même manière être appliqués à un autre projet sur le territoire qui lui pourtant, a été retenu malgré une faible population résidente sur le tracé concerné (Valtram de Valdonne, environ 70 000 habitants).

En outre le projet LINEA, annulé par décision de justice au motif d'arrêter le « tout voiture », avait quasiment le même objectif en créant un axe structurant en arc de cercle sur la partie Nord Est des collines du bassin de Marseille, qui devait profiter à améliorer la mobilité voiture et TCSP de plusieurs centaines de milliers d'habitants potentiels sur ces 3 communes, dont Marseille (plus de 250 000 habitants résidant sur cette zone ciblée).

La commission estime que le MOA devrait réétudier avec objectivité ce projet de « Tramway des collines » en dehors des seuls intérêts économiques liés « à la population et à l'emploi » mais comme un service à rendre à ces populations en quête de transports en commun dans une zone transversale dépourvue à ce jour de l'axe structurant, réclamé et projeté depuis des décennies, non plus cette fois pour la voiture mais pour un TCSP écologique et moderne.

Il pourrait ainsi figurer au PDU à approuver, lequel en contrepartie ne devrait plus comporter le tracé LINEA, en raison de la décision de justice annulant définitivement la DUP. Le tracé restant à définir sans trop de difficultés.  
La commission demande donc au MOA de réexaminer sa position sur ce projet au vu de ce qui précède.

#### **7.1.11.1.2. Boulevard Urbain Sud (BUS)**

En appui de sa délibération du 5 octobre 2020 versée au dossier PPA, la municipalité de Marseille saisit la commission d'enquête (n°424) en déclarant s'opposer à tout prolongement du BUS en l'état. Position partagée par un nombre conséquent de particuliers arguant des nuisances polluantes en tous genres induites par cette réalisation « autoroutière urbaine tout voiture » et de la consommation d'espace.

Des associations environnementales comme CANBUS (n°837) ou ASLS (n°659) fournissent des dossiers documentés, la première proposant une alternative avec un tracé final s'appuyant sur les voiries existantes (sous tranchées par endroits), préservant ainsi les espaces naturels/agricoles et les riverains, de toute nuisance.

De nombreux particuliers profitent de cette enquête pour manifester leur opposition à toute poursuite de travaux du BUS alors que quelques-uns expriment leur soutien au projet.

La Mairie ne s'étant pas à priori prononcée sur les 4 nouvelles options présentées par AMP en début d'année (toutes maintenant le tracé actuel), se positionne aujourd'hui en demandant :

- Un arrêt des travaux au carrefour Blum/Ste Marguerite
- La réaffectation du financement résiduel sur le développement de couloirs de bus sur le Sud Est et des pistes cyclables, ainsi que sur l'augmentation de la capacité des parkings relais.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APPOREE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA est-il en discussion avec la municipalité sur cette « 5<sup>ème</sup> option » et dans l'affirmative est ce communicable dans le cadre de cette enquête publique ?</i></p> <p><i>Par ailleurs des particuliers demandent la réalisation d'une étude d'impact BUS ; AMP l'aurait également demandé par la voix de sa présidente...Est-ce exact et si oui, qu'en est-t-il ?</i></p>	<p>L'étude d'impact du BUS a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux dispositions des articles L122-1 III et R122-7 du Code de l'Environnement. La conclusion de cet avis en date du 31 juillet 2015 indiquait notamment :</p> <p><b>« L'étude d'impact relative au projet de création du boulevard urbain sud est claire et comporte les rubriques exigées par le code de l'environnement... Le projet a bien identifié et pris en compte les principaux enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.</b></p> <p><i>Le projet du BUS apporte des réponses pertinentes en termes de desserte d'accès aux quartiers sud de l'agglomération marseillaise, d'amélioration de l'offre de transport en commun, de développement des modes de déplacement doux, d'amélioration du cadre de vie des riverains. »</i></p> <p>Sur la base du dossier d'enquête et des contributions reçues, la Commission d'Enquête constituée de 3 membres, a rendu son rapport et ses conclusions le 22 décembre 2015. Elle a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du Boulevard Urbain Sud assorti de quatre réserves, dont une divisée en quatre sous réserves, et de six recommandations, dont une divisée en trois sous recommandations.</p> <p>La Métropole d'Aix-Marseille Provence a analysé les demandes formulées par la Commission d'Enquête et a fait procéder à des études complémentaires en vue d'apporter au projet les adaptations nécessaires à la levée des réserves et au respect des recommandations.</p> <p>Ainsi, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'est prononcée par une <b>déclaration de projet le 30 juin 2016</b>, sur l'intérêt général de l'opération.</p>

**L'arrêté préfectoral de DUP a été délivré le 8 septembre 2016,** qui a fait l'objet de contentieux rejetés par la Cour d'Appel qui confirme l'utilité publique du projet.  
**La Métropole a produit l'étude d'impact du projet de BUS dans le cadre de l'enquête publique du projet.** Par ailleurs et conformément à la demande la Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence, en vue de compléter les études antérieures et d'examiner les améliorations qui peuvent être apportées au projet du Boulevard Urbain Sud, **un rapport complémentaire a été produit fin 2020 et soumis à la Ville de Marseille pour analyser les conséquences de la mise en service partielle du boulevard ainsi que les différentes hypothèses de poursuite du projet.**

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

En ne répondant qu'à la partie « Etude d'impact » telle que posée dans la seconde partie de la question, réponse dont elle prend acte, la commission comprend que la remise en question du tracé final du BUS n'est pas d'actualité et que le MOA ne souhaite pas communiquer sur ce sujet sensible pour la ville de Marseille. La commission d'enquête, depuis sa saisine il y a un an, a pu en revanche suivre l'avancée du dossier BUS par les multiples articles parus régulièrement dans la presse régionale.

Sans prendre part au débat politique qui entoure ce dossier, la commission reste sensible aux arguments environnementaux développés par de très nombreux contributeurs portant notamment sur les nuisances diverses engendrées (pollution, bruit...) et surtout sur la nécessité de préserver des emprises foncières situées en zones agricole ou naturelle.

La commission ajoute que le projet de Loi Climat et Résilience en cours d'examen au Parlement devrait conforter ces doléances, avec l'arrêt de la consommation d'espace (*Introduction de la notion de Zéro Artificialisation Nette des sols - ZAN*) La question posée au MOA par la commission visait la réalisation du second tronçon du BUS, or il apparaît au vu de la réponse fournie par le MOA qu'aucun élément n'a été apporté quant à sa position.

De ce fait et en tout état de cause, la commission demande à ce que la volonté exprimée par la Ville de Marseille quant à la poursuite de la réalisation du second tronçon du BUS avec la solution alternative d'aménagement de la voirie existante, soit débattue entre les deux collectivités territoriales et reconsidérée par le MOA dans le PDU à approuver.

Au travers d'un nombre conséquent de contributions, l'attente du public (associations, collectifs, particuliers) est très forte.

**7.1.11.1.3. Propositions Plans Vélo -Piétons**

Dans sa délibération, la mairie de Marseille tout en saluant le travail « PDU » de la Métropole, développe 7 points pour un Plan Vélo plus ambitieux avec reformulation ou réécriture du texte et 7 autres points pour un véritable Plan Piétons à intégrer dans les principes généraux de partage de l'espace public. Elle se dit vouloir y participer avec AMP dès à présent. Par ailleurs une large majorité des contributions de particuliers mais aussi de CIQ marseillais ont exprimé leur fort mécontentement quant à l'existant (pistes cyclables qui n'en sont pas, insécurité physique, des trottoirs encombrés ne permettant pas une piétonisation apaisée ni l'espace ou la praticabilité pour les PMR).

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<p><i>Q : Dans cette démarche volontariste qui peut être commune aux deux collectivités et que la pandémie a accentuée avec une perception nouvelle et différente du partage de l'espace public, le MOA a-t-il l'intention de retravailler son Plan Vélo sur le bassin de mobilité de Marseille et d'intégrer au PDU un Plan Piétons tel que proposé ?</i></p>	<p>Le partage de l'espace public est un enjeu majeur présenté dans le levier du PDU « Espaces publics partagés et attractifs ». Il contient 23 actions, dont la réalisation d'un plan piéton métropolitain en cours de préparation, un guide de l'aménagement et de l'occupation de l'espace, un ensemble de mesures destinées à améliorer la régulation du stationnement. Certaines mesures ne pourront véritablement trouver leur traduction concrète que lors de leur déclinaison opérationnelle dans chaque commune à travers la réalisation des Plans Locaux de Mobilité.</p> <p>C'est donc dans le cadre de la co-élaboration sur le projet de plan piéton communal ou du PLM que le partenariat avec la commune permettra d'aborder les questions précises évoquées par la commune. Plus particulièrement, la relecture du maillage secondaire de la commune permettra d'ajouter certains axes (structurants ou secondaires) non identifiés pour le moment, qui viendront compléter la structure du réseau déjà identifié à ce stade</p> <p>En plus de ces éléments, certaines propositions formulées par la commune de Marseille trouveront une résonance métropolitaine dans le cadre des précisions apportées au PDU et du PLM tels que</p>

	par exemple sur les précisions se rapportant aux croisements cyclables, ou au stationnement des vélos.
--	--

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission se satisfait des éléments de réponse apportés par le MOA et note qu'effectivement les PLM devront répondre aux attentes des piétons et des cyclistes.

**7.1.11.1.4. Points divers municipalité de Marseille**

D'autres points sont évoqués dans le courrier et la délibération de la mairie de Marseille, la plupart englobant bien souvent des préoccupations immédiates exprimées par des contributeurs lors de l'enquête publique. Bon nombre relèvent semble-t-il de dispositions opérationnelles à définir et financer dans le cadre des futurs PLM (4 pour la seule ville de Marseille).

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APORTEE PAR LE MO
<i>Le MOA voudra bien cependant apporter les éléments de réponse aux seuls sujets d'ordre stratégique « transports » soulevés dans la délibération de la mairie de Marseille et n'entrant pas dans le champ d'une localisation restreinte.</i>	Ci-dessous les éléments se rapportant aux questions d'ordre stratégique en matière de transports collectifs : <b>1) Doublement de l'offre en bus, renforcement des fréquences et amplitudes horaires :</b> La stratégie du PDU s'appuie en priorité sur le développement de lignes à Haut Niveau de Service. Ces lignes amélioreront les fréquences et amplitudes horaires pour la très grande majorité des marseillais. La restructuration des réseaux de bus (TC13), autour de ces lignes, permettra de redéployer les moyens et de renforcer l'offre. La réflexion sur le réseau marseillais est d'ores et déjà engagée avec un objectif de déploiement en 2025, qui sera précédé d'une large concertation des usagers, associations et élus locaux.

	<p><b>2) Tarification, gratuité des plus jeunes et plus démunis, intégration dans S07 de la gratuité -26 ans, tarif tribut...</b> Le point se rapportant à la gratuité des transports est abordé au point 7 du des réponses au procès-verbal.</p> <p><b>3) Renforcement des navettes maritimes :</b> Les modalités d'amélioration de l'organisation des navettes maritimes pourront être abordées à l'occasion des Plans locaux de Mobilité.</p>
--	--

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission regrette que concernant la seconde ville de France et plus particulièrement sur le contenu de sa délibération du 5 octobre 2020 versée au dossier, l'absence de réponses aux multiples interrogations d'ordre stratégique (exemples : tunnel de Schlœsing, accessibilité au PMR, développement des modes actifs, prolongations de lignes de tramway ...).

La commission avait cependant laissé libre choix de réponse au MOA. Les sujets restent donc en suspens.

## **7.1.11.2. Bassin du Sud-Est**

### **7.1.11.2.1 Voie de Valdonne**

Si la ligne Aubagne – La Bouilladisse par la voie désaffectée de Valdonne est bien actée dans le PDU, plusieurs contributeurs contestent le choix du Valtram par le conseil métropolitain et plaident pour d'autres alternatives comme le Tram Train (évitement de rupture de charge à Aubagne pour aller à Marseille et possibilité d'une prolongation de ligne vers Aix dans le futur) ou tout simplement réaliser à sa place une voie verte réservée au vélo et piétons.

Le maire de Roquevaire en tant que PPA évoque dans son courrier du 15 juillet, le Valtram comme devant être un futur tram-train et invite à anticiper dès à présent sur les infrastructures pour permettre cette évolution. Il insiste pour que cette ligne soit doublée d'une voie verte sur une partie du linéaire (souhaité également par « Vivre à Gémenos » n°591).

De plus est née une certaine confusion du fait du lancement concomitant par la Métropole de la concertation sur le Valtram du 3 au 30 mai avec une réunion publique en Visio conférence le 18 mai (suivie par un membre de la commission d'enquête). Le public est cependant informé qu'il y aura bien une enquête publique sur le Valtram mais pas avant 2022.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPOREE PAR LE MO
<i>Q : Le MOA a-t-il réalisé un état comparatif (avantages-inconvénients) de ces deux modes de transport y compris en termes de financement (Valtram et Tram Train) et dans l'affirmative le public peut-il en prendre connaissance (soit dans la présente enquête, soit plus tard) ?</i>	Ce projet a été initié avant la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile qui a conduit deux études de faisabilité : une sur la solution Tram-train (INGEROP - Juin 2014), en partenariat avec Réseau Ferré de France et le Conseil Régional, et une sur la solution tramway (INGEROP - Juin 2015). Le choix de la solution Tramway retenue par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile en 2014, a été présenté à l'Etat lors d'un premier dépôt de candidature à l'appel à projet Transport en Commun en Site Propre en septembre 2014 (cf. scan courrier réponse.pdf).

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission se satisfait de la réponse apportée par le MOA, en particulier pour avoir joint le courrier annexé, rédigé à l'époque par Madame la Présidente de la Communauté d'agglomérations Pays d'Aubagne et de l'Etoile qui apporte l'éclairage souhaité sur ce dossier du Valtram.

La commission comprend que le choix a été fait en 2014 de privilégier le Tramway au Tram-train, solution moins onéreuse et compatible avec le réseau existant du tramway d'Aubagne qui en devient ainsi sa prolongation sur la voie de Valdonne jusqu'à La Bouilladisse. Le public pourra ainsi prendre connaissance de ce courrier versé au dossier par le MOA.

Les contributeurs opposés à cette réalisation auront tout loisir pour s'exprimer lors de l'enquête publique sur le Valtram, annoncée pour 2022.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APORTEE PAR LE MO
<p><i>Est-il prévu de doubler la ligne de Valdonne d'une voie verte sur tout ou partie du tracé ?</i></p>	<p>La carte du bassin de mobilité Sud-Est (p 223) indique une voie structurante vélo le long du tracé du Valtram. La Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé le 20 juin 2019 un plan Vélo métropolitain dans lequel la première action consiste à créer un réseau de lignes vélo sécurisées. Ce réseau comprend la ligne : « Aubagne – Roquevaire – Auriol – La Destrousse et La Bouilladisse », soit environ 12 km avec connexion à la Z.I. Les Paluds. Une étude de faisabilité a été conduite en ce sens par la Métropole en 2020 pour définir plus précisément l'itinéraire de la ligne et les points de jonction avec les futures stations du Val 'TRAM pour que les usagers puissent rejoindre le tramway à vélo. Cet itinéraire longe pour une grande partie la voie de Valdonne en utilisant le réseau viaire attenant. Un tronçon entre les stations Campagne Valérie et Napollon sera réalisé en parallèle de la plateforme tramway sur l'ancienne emprise de la Voie de Valdonne.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission se satisfait de la réponse du MOA.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APORTEE PAR LE MO
<p><i>L'association « Se Déplacer en Liberté » argumente que le Valtram est sous dimensionné et inadapté (n° 591). Le MOA peut-il apporter des éléments de réponse ?</i></p>	<p><b><u>Sur le volet "dimensionnement du système"</u></b></p> <p>Le Val' TRAM utilise des tramways Compact de 22m, d'une capacité de 125 places. Avec une fréquence à 10 min, soit 6 rames par heure, les études ont démontré que le système est utilisé en heure de pointe à 60 % de sa capacité à son lancement, et atteindrait la saturation au bout de 30 ans. La solution prévue à ce terme serait le remplacement des Compact par des rames de 30 m de long qui offriraient plus de 200 places. Cela permet de récupérer 45% de réserve de capacité. L'infrastructure est conçue en intégrant les prédispositions nécessaires à ce rallongement des tramways.</p> <p>Aujourd'hui, la ligne actuelle Charrel - Gare d'Aubagne fonctionne sur le même principe : 6 rames de 125 places par heure. Elle dessert un bassin de population très dense et transporte plus de 9 000 personnes par jour les jours de la semaine de plus forte affluence(mardi/jeudi). Il n'a pas été relevé de saturation des rames, ni de problématique liée à l'utilisation de la ligne par les personnes en fauteuil roulant.</p> <p><b><u>Sur le fait que le Val 'TRAM soit inadapté car il ne permet pas une liaison directe vers Marseille (solution tram-train)</u></b></p> <p>La solution proposée par l'association consiste à relier La Bouilladisse à Marseille en direct : les tram-trains circulent sur la voie de Valdonne, entrent en gare d'Aubagne et poursuivent sur le Réseau Ferré National de la SNCF. Ce projet n'entre pas dans les compétences de la Métropole Aix Marseille Provence mais dans celui de la SNCF.</p> <p>Or les échanges conduits par la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile en 2010 avec la SNCF avaient conduit à la</p>

	<p>conclusion qu'il n'était pas possible de connecter la Voie de Valdonne à la ligne TER Aubagne - Marseille en gare d'Aubagne. Cela conduit à cisailer plus de 8 fois par heure le faisceau TGV de la ligne Paris - Nice, ce qui n'est pas compatible avec l'exploitation de la ligne TGV.</p> <p>La SNCF avait refusé le portage du projet, y compris sur la réalisation-exploitation d'une ligne réduite à La Bouilladisse - Aubagne. Cette position a conduit la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, puis la Métropole Aix-Marseille-Provence à assurer le portage de l'opération et à le réaliser dans des emprises maîtrisées (voirie / terrains dont elle est propriétaire).</p>
--	--

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les contributeurs avertis devraient avoir réponse à leur questionnement avec les éléments techniques fournis par le MOA. Ils pourront également se référer au courrier de la Communauté d'Agglomérations Pays d'Aubagne Etoile cité au point précédent.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>La voie de Valdonne traverse deux bassins de proximité et impacte donc sur 2 PLM. Comment le MOA compte-t-il lancer une enquête publique isolée sur ce mode de transport fortement dépendant de ces deux futurs PLM ?</i></p>	<p>Il n'y a pas d'incompatibilité pour mener à bien ces différents sujets. En effet comme rappelé ci-dessus (2/PLM), les Plans locaux de mobilité ne sont pas des démarches isolées. C'est une DECLINAISON des actions du PDU à l'échelle de plusieurs communes afin de faciliter la compréhension du PDU et son impact local notamment la précision des programmations d'actions ainsi que l'articulation des différentes maîtrises d'ouvrage. Il prendra en compte le projet du Val 'tram inscrit au PDU, en ajustant selon les éventuelles évolutions issues de l'enquête publique du Valtram si cela s'avère opportun. Cet exercice sera réalisé sur les 2 PLM.</p>

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte des informations fournies par le MOA et de sa volonté à retenir au vu des conclusions de l'enquête publique Valtram à venir, les adaptations à intégrer dans les deux futurs PLM concernés.

#### **7.1.11.2.2. PADD du CT4**

La maire d'AURIOL note dans la partie PDU concernant sa zone élargie à plusieurs communes, certaines incohérences avec le projet politique approuvé en 2020 du PADD CT4 (contributions 560 & 1192). Il s'agit notamment des dessertes REM du bassin EST Métropole et dépt 83 vers le Nord et Pays d'Aix.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPOSE APPOREE PAR LE MO</b>
<i>Q : Comment le MOA compte-t-il les prendre en compte sans modifier de façon substantielle le projet PDU ce qui nécessiterait alors une nouvelle procédure ?</i>	<p>Le débat d'orientation du PADD du PLUi du CT4, a eu lieu en 2020, après l'arrêt du projet de PDU le 19 décembre 2019. Par ailleurs, le PLUi doit être compatible avec le PDU.</p> <p>Le PADD du PLUi du territoire du Pays d'Aubagne fait référence à un parking à aménager en amont du péage autoroutier d'Auriol. Celui-ci n'est pas incohérent avec le PDU mais complémentaire avec une vocation plus locale. Ce parking s'avère également pertinent pour répondre à un usage de covoiturage. Ce n'est que lors de la réalisation du PLM que ces parkings seront identifiés dans leur intégralité. En effet, seuls les parkings structurants et les lignes du réseau REM sont précisés au niveau du PDU, les réseaux secondaires restent à préciser à l'échelle des PLM</p>

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission d'enquête constate que la réponse du MOA n'est que partielle au vu des contributions 560 et 1192 versées par la commune aux registres d'enquête (papier et numérisé).

Cette réponse ne prend en compte que la notion de parking.

La commission demande au MOA de s'engager plus précisément sur les autres points importants soulevés par la commune d'Auriol (Cf contribution de son Maire).

#### **7.1.11.2.3. Propositions d'une association locale**

L'association « Vivre à Gémenos » (n°591) propose :

- Une halte TGV de la LNPCA a Aubagne pour compléter le pôle multimodal et multidirectionnel de la gare.
- Le prolongement du tramway de Marseille jusqu'à La Penne/Huveaune pour s'interconnecter à celui d'Aubagne et au futur Valtram.
- Le prolongement de la voie verte le long de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, en plusieurs branches : vers St Zacharie, Gémenos et la plaine de zones d'entreprises.
- L'aménagement de la RD8n, dans sa vocation axe majeur de transit, de desserte des sites d'entreprises industrielles et commerciales de la plaine Aubagne-Gémenos.
- Le contournement du centre-ville de Gémenos

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA est-il en mesure de prendre en compte tout ou partie de ces propositions pour les intégrer dans le projet PDU ?</i></p>	<p>Le processus d'élaboration du projet de LNPCA fait l'objet d'une démarche spécifique de concertation et d'enquête publique en qualité de projet d'intérêt national.</p> <p>Par ailleurs La gare d'Aubagne est située à 11 minutes de la gare de Saint-Charles, avec une centaine d'aller et retour par jour via le TER ou par car à haut niveau de service du Réseau Express métropolitain (REM) au départ de la gare d'Aubagne. Il est plus intéressant pour les habitants du bassin d'accéder à l'ensemble de l'offre TGV de Marseille Saint-Charles par ces correspondances, que d'utiliser les quelques TGV qui pourraient s'arrêter en gare d'Aubagne.</p> <p>La question du prolongement du tramway vers la Penne sur Huveaune sera étudiée par le Schéma Directeur des Transports Collectifs en Site Propre, dont l'objectif est d'analyser l'ensemble des opportunités de développement de ce réseau au-delà de l'horizon 2030.</p> <p>Les études opérationnelles sur l'interconnexion des itinéraires cyclables de la Vallée de l'Huveaune sont d'ores et déjà engagée ses axes le long du Valtram (vers Saint-Zacharie) sont inclus dans les études opérationnelles du Valtram, tandis que celles liées au Chronobus (vers le pôle d'activités) sont également inclus dans les études opérationnelles. Celui en direction de Carnoux (V65) est prévu par le PDU (cf. carte p.223).</p> <p>Les différentes propositions de l'association seront étudiées dans le cadre du PLM. Toutefois le centre-ville de Gémenos n'a pas été identifié comme faisant l'objet d'un trafic de transit. Si tel n'est pas le cas, la déclinaison locale de l'action R18 p 122 du projet de PDU sera l'occasion d'en étudier l'opportunité.</p> <p>Il en va de même pour la requalification de la RD8n qui a bien été identifiée comme voie interurbaine structurante au titre du PDU.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte du contenu éclairé de la réponse du MOA.

**7.1.11.3. Bassin Est – Etang de Berre**

**7.1.11.3.1. Commune de Marignane**

Le Maire de Marignane suite au refus AMP du 27 mai 2020 de prendre en compte la quasi-totalité des besoins identifiés de sa commune en termes de mobilité, est le seul édile de la Métropole à avoir émis le 28 juillet 2020 un avis franc « **négatif** » au projet de PDU. Il réitère donc ses demandes :

- Mieux desservir la ZAC très fréquentée des Florides avec la création d'une gare routière vers Marseille et Aix, complétée d'un parking relais.
- Celle existante du Parc Camoin est à adjoindre de pistes pour les modes doux de circulation
- L'accès à l'aéroport est à améliorer par la création d'une bretelle à partir du rond-point RD9/RD20E
- La RD9 avec la traversée de la commune (avenue du 8 mai) saturée

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<p><i>Q : Le MOA maintient-il sa position dans le cadre de cette enquête publique ? Sinon amendera-t-il le projet PDU ou bien traitera-t-il ces demandes localisées dans le PLM du bassin de proximité de cette commune ?</i></p> <p><i>Le MOA compte-t-il lancer une étude de circulation sur la RD9 en vue de la fluidifier ?</i></p>	<p>Le projet de PDU prévoit un ensemble d'actions à destination du Bassin de proximité concernant notamment les communes de Marignane Vitrolles aux pages 238 et 239 du PDU. Comme cela a été précédemment indiqué à la commune, le PLM sera l'occasion de préciser les enjeux locaux et de préciser certaines actions.</p> <p>Par ailleurs une étude d'accessibilité au secteur aéroportuaire a été engagée dans le courant de l'année 2020. Elle a fait l'objet de plusieurs comités techniques en vue de l'élaboration d'un plan d'actions global, qui sera validé par un comité de pilotage à la rentrée 2021 en présence des élus concernés. Cette étude vise à développer des alternatives au tout voiture, avec des aménagements favorisant les TC, et les modes actifs autour de la gare ferroviaire VAMP et l'aéroport. Des aménagements sont également prévus sur la D9 pour améliorer l'accessibilité et la fluidité de la circulation avec des aménagements programmés en 2022 par le Département. Cette première étape sera complétée dans le Plan Local de Mobilité.</p> <p>Néanmoins tel que le précise le PDU il est à noter notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ZAC des Florides est desservie par le BHNS Zenibus. La fonction de parc relais est prévue au PEM de Châteauneuf les Martigues en connexion avec le REM sur l'A55.</li> <li>- Le PEM de centre urbain Parc Camoins fera l'objet d'une desserte vélo spécifique, que ce soit par des espaces publics partagés (cf. carte p. 239), soit lors de la mise en œuvre des schémas d'intermodalités prévus à l'action PEM02. L'étude de faisabilité de ce PEM est programmée en 2022.</li> <li>- Les propositions d'accès à l'aéroport par le rond-point RD9-RD20E et de réflexion sur le rôle circulatoire de la RD9 (en particulier le report du transit) nécessiteront des études approfondies en lien avec les gestionnaires (CD13). Celle-ci sont programmées en 2022.</li> </ul>

	<p>- Le schéma d'accessibilité aéroportuaire en cours d'élaboration, le PLM ainsi que le Schéma Stratégique des Voies Structurantes (R07) vont permettre de préciser les enjeux et actions se rapportant aux problématiques de circulation sur la RD9.</p>
--	--

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission note la volonté du MOA à répondre aux attentes locales. Elle constate que LE MOA reprend le contenu des échanges entre la commune et la METROPOLE sans apporter une valeur ajoutée.  
Les problèmes soulevés par la commune de Marignane seront à étudier avec attention par le MOA dans l'élaboration du futur PLM de ce bassin de proximité.

#### **7.1.11.4. Bassin Ouest – Etang de Berre**

Sur ce bassin et curieusement, seules deux problématiques se sont faites jour pendant l'enquête, mobilisant plusieurs associations et particuliers :

##### **7.1.11.4.1. Liaison RD9 / LAVERA**

27 contributions recensées qui ont dénoncé la création de cette liaison routière arguant :

- un budget trop important
- un dossier très ancien ne répondant plus aux besoins actuels
- un impact écologique et environnemental très grave
- un bilan carbone négatif
- une empreinte d'artificialisation indélébile de 7 ha de sols
- le PPRT de LAVERA ne prévoit pas un tel aménagement.
- un report du trafic poids lourds vers les villes du bord de mer
- la présence d'espèces protégées (aigle de Bonelli)

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : La commission d'enquête demande au MOA de fournir les éléments objectifs qui permettraient de maintenir ce projet de liaison routière au PDU.</i>	Le projet de liaison RD9/LAVERA est un projet inscrit au Schéma Directeur Routier Départemental. De récentes investigations plus poussées sur les enjeux ont conduit le maître d'ouvrage à réinterroger le programme de l'opération en lien avec le PPRT de Lavera. Les résultats de ces études seront pris en compte dans le PDU.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte de cette position et rappelle que de nombreuses contributions se sont portées sur ce sujet, elle demande que les résultats de ces études soient portés à la connaissance des contributeurs ainsi que des associations d'usagers et des différents acteurs concernés par celui-ci.

**7.1.11.4.2. Contournement de PORT de BOUC**

Plusieurs contributions abordent le sujet dont la municipalité de PORT de BOUC en justifiant que ce contournement autoroutier est indispensable pour des raisons évidentes de sécurité pour les habitants (transports de matières dangereuses) mais aussi de préservation de la biodiversité de la région. En outre il permettrait de réunir le nord et le sud de la Ville. Sa réalisation alliée à la requalification de la RN 568 sont jugées indispensable pour des raisons de sécurité routière et écologiques tout en réunifiant la ville coupée en deux.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : La commission d'enquête demande au MOA de se prononcer sur cette requête portée par les habitants et les édiles de Port de Bouc. Qui est le porteur de projet ? Un échéancier de réalisation a-t-il été déjà établi ? son impact a-t-il été évalué dans le PDU ?</i>	Le contournement de Port de Bouc est identifié dans le PDU à travers l'action R12 « Réaliser les contournements à l'ouest de la Métropole » (page 120) : « <i>Le PDU intègre deux projets routiers structurants visant à séparer les flux routiers portuaires et les flux urbains :</i> - <i>L'aménagement de la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, a fait l'objet d'un débat public au cours de l'année 2020 à l'initiative de l'Etat. Les conclusions sont attendues pour septembre 2021 et orienteront la poursuite de ce projet.</i>

	<p>- <i>Le contournement de Martigues et Port-de-Bouc.</i> Ce projet de contournement est porté par l'Etat à échéance 2025, la requalification de la RN568 également sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, est programmé à échéance 2030 ; Ces éléments apparaissent dans le tableau page 126. Son impact a été évalué à travers l'analyse de divers critères environnementaux que l'on retrouve dans le rapport d'évaluation environnementale. L'évaluation produite par la Métropole porte sur chacun des leviers. Elle ne fait pas l'objet d'une analyse par opération. Celles-ci seront effectuées dans le cadre d'une étude d'impact du projet lorsqu'il entrera en phase pré-opérationnelle.</p>
--	---

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission demande que les résultats du débat public attendus pour septembre 2021 fasse l'objet d'une large information. Concernant la question du contournement MARTIGUES-PORT DE BOUC, la commission prend acte de ce qui a été précisé et rappelle la volonté des contributeurs ainsi que de la collectivité locale à voir aboutir ce projet vital pour l'unité territoriale de cette commune scindée en deux par cette voie Départementale.

**7.1.11.4.3 Maintien de la gare de PORT DE BOUC**

Plusieurs contributions mettent en avant le maintien de l'activité de la gare centrale de PORT DE BOUC en tant que service public nécessaire et utile pour les administrés de cette commune et celles environnantes.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<p><i>Q : Le maintien en activité de la gare de PORT de BOUC à des fins de transport de passagers est-il définitivement écarté par le MOA ou un amendement au projet PDU est-il envisageable avant son approbation ?</i></p>	<p>La gare de Port de Bouc n'est pas remise en question dans le projet de PDU. Elle est bien indiquée sur les cartes p 91 et 251 comme un pôle d'échanges multimodal de centre urbain.</p>

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte de cette décision.  
Elle devra être portée à la connaissance des élus locaux pour qu'ils puissent rassurer leurs administrés.

**7.1.11.5. Bassin Nord - Ouest**

**7.1.11.5.1. Création d'un accès à l'autoroute A7 depuis Coudoux**

Plusieurs contributeurs sollicitent la création à Coudoux d'une voie d'accès à l'autoroute A7 pour aller vers Marseille  
Cette réalisation permettrait de désengorger la RN113, notamment la traversée de La Fare les Oliviers ainsi que la RD10 vers Aix en Provence.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPOREE PAR LE MO
<i>Q : La commission d'enquête demande au MOA de se prononcer sur cette requête portée par les usagers de La Fare-les-Oliviers mais aussi du Pays Salonnais.</i>	L'action R07 « Un schéma stratégique des voies structurantes » (page 116) viendra apporter des réponses sur la faisabilité d'une amélioration des conditions de circulation, en lien avec les échangeurs autoroutiers à compléter/créer.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Sur cette question le MOA n'a pas apporté de réponse précise de nature à renseigner les contributeurs préférant se référer au schéma stratégique des voies structurantes en gestation à la Métropole.

#### **7.1.11.5.2. Echangeur Salon Nord**

Plusieurs collectifs et contributions de particuliers sollicitent la finalisation de la construction de l'échangeur de l'autoroute à Salon Nord qui est une opération à planifier en priorité pour décongestionner et réduire la pollution du centre-ville de Salon de Provence. Pour cela le tronçon autoroutier Salon Nord/ Salon Sud devrait être gratuit pour inciter les usagers à l'emprunter. En outre, l'aménagement de cet échangeur devrait prévoir l'implantation d'une aire multimodale.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : Le MOA peut-il indiquer l'état d'avancement actuel de ce projet ainsi que sa position concernant la demande de gratuité du tronçon évoqué.</i>	<p>Le PDU fait explicitement référence à l'échangeur de Salon page 264 « <i>Le second enjeu pour ce bassin est de réorganiser les accès automobiles au centre-ville, en particulier depuis le nord. L'accès à l'A7 s'effectue par un demi-échangeur ; le schéma stratégique de voirie structurante étudiera son évolution en échangeur complet.</i> »</p> <p>Dans le schéma stratégique de la voirie qui rassemblera les acteurs concernés, la question des péages autoroutiers sera posée. Cependant il est à noter que ce type d'action peut engendrer une hausse du trafic automobile, contraire aux objectifs du PDU.</p>

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

L'objectif de la métropole serait d'obtenir la création d'un échangeur complet au nord de salon de Provence pour satisfaire les besoins en mobilité de la traversée de la commune de salon.

La gratuité du tronçon entre salon nord et salon sud contribuerait à désengorger la circulation automobile dans la traversée de l'agglomération. Elle serait à obtenir du concessionnaire à la demande la Métropole.

### 7.1.11.6. Bassin d'Aix en Provence

#### 7.1.11.6.1. Le projet TRAMAIX

Un projet de tramway baptisé TRAMAIX et élaboré par un contributeur averti (76/65/67/374/375/377/380/82/162/163/455), publié dans sa première version dès octobre 2019 comprend une ligne de tramway associée à une voie verte. Il permettrait de relier les pôles importants du Pays d'Aix : la gare Aix-centre, le Pôle d'activité et la Gare TGV de l'Arbois. Ce projet aurait pour avantages de s'affranchir des aléas de la circulation, de juguler la pollution importante liée au trafic routier et de proposer une solution alternative et crédible aux autres projets routiers envisagés antérieurement et pour la plupart abandonnés ou en voie de l'être. Son coût avoisinerait les **60 M€**, et sa réalisation prendrait seulement trois ou quatre ans s'inscrivant ainsi dans le temps du PDU.

Ce projet argumenté et très détaillé offrirait ainsi un accès rapide et une attractivité accrue du Pôle d'activité. Cette ligne serait en outre associée à une **voie verte** reliant Aix (Vasarely) à Roquefavour dont le coût d'aménagement serait de **4 M€**. Il a été déjà été diffusé lors des dernières élections municipales aux candidats, médias, associations et responsables du pôle d'activités

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : Le MOA a-t-il eu connaissance de ce projet et quelle est aujourd'hui sa position quant à la proposition d'intégration de ce projet de tramway TRAMAIX dans le PDU, associé à la voie verte Aix-Roquefavour ?</i>	La Métropole a bien connaissance de ce projet et une étude est actuellement en cours pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en mode bus entre le centre-ville d'Aix-en-Provence et le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, avec l'objectif de maintenir l'exploitation de fret actuellement existante sur la ligne. Ce projet, si la faisabilité est avérée, permettrait d'optimiser dans de courts délais les infrastructures ferroviaires sans toutefois rendre rédhibitoire la réouverture de tout ou partie de la ligne à un mode guidé de transport de voyageurs, de type tram tarin ou train, qui dans tous les cas ne pourrait être mis en œuvre dans des délais courts.

	<p>L'action TC02 (page 90) qui consiste en la réalisation du schéma d'armature ferroviaire étudiera l'ensemble des voies ferroviaires du territoire et des possibilités d'aménagement de celles-ci. La desserte du Pôle d'activités d'Aix-en-Provence est concernée par l'axe ferroviaire Aix-Rognac. Le Schéma directeur de l'armature ferroviaire qui va être engagé d'ici le dernier trimestre 2021 doit éclairer la vocation de cette ligne au regard de son potentiel, mais aussi d'un point de vue technique et financier.</p> <p>Concernant la voie verte dont l'itinéraire irait du centre-ville jusque Roquefavour, les tronçons concernant les itinéraires structurants sont bien intégrés dans le PDU dans le levier « Un système vélo global » avec l'action V01 « 500 km d'axes structurants » page 80, dont on retrouve la carte page 81. L'itinéraire structurant retenu va du centre-ville à la Duranne, où se concentrent la une densité forte d'emplois, habitants et pôles générateurs. L'accès éventuel à Roquefavour en voie verte par la voie ferrée dépendra des résultats de l'étude du schéma d'armature ferroviaire.</p>
--	--

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission avait demandé de répondre à un projet de tramway Tramaix proposé par un contributeur averti dans d'un dossier argumenté.

La réponse fournie par le MOA se résume à un projet de bus ou de tram train au motif qu'un schéma directeur de l'armature ferroviaire va être engagé d'ici le dernier trimestre 2021.

La commission en conclut que la proposition de Tramaix n'a pas retenu pour le moment l'attention du MOA.

Concernant la voie verte, la commission prend acte de la réponse fournie

#### **7.1.11.6.2. Contournement des villes**

Les villes moyennes doivent supporter la saturation des axes de circulation et de la traversée de ces communes aux heures de pointe.

De nombreuses demandes de déviation et de contournement de ces villes ont été déposées et proposées comme alternatives pour désengorger et fluidifier la circulation de leur centre-ville.

Ces requêtes concernent notamment Calas, Celony, Eguilles, Pertuis, Simiane Collongue.

Certaines observations relèvent aussi qu'aucun aménagement n'a été effectué pour le contournement Est de la ville d'Aix en Provence.

Des projets de délestage ont été élaborés, certains avancés, d'autres arrêtés ou annulés.

Les élus et la population s'inquiètent de cette saturation qui ne fait que s'accroître au fil des années.

Il paraît indispensable que des mesures alternatives soient prises en compte en termes d'infrastructure et de transports en commun performants pour venir à bout de ces difficultés.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : Le MOA peut-il préciser quel est l'avenir des projets routiers de contournement qui sont déjà programmés et quels sont les alternatives de délestage proposées pour les cités dont le contournement n'est pas d'actualité ?</i>	<p>Les projets routiers de contournement qui sont déjà programmés ont vocation à être réalisés (carte p 121). La création de voies nouvelles qui n'est pas intégrée dans cette liste doit s'accompagner d'une approche globale en termes de circulation, consommation d'espace et enjeux environnementaux, en lien avec l'objectif légal du PDU de diminuer le trafic automobile.</p> <p>Le schéma stratégique des voies structurantes (action R07 page 116) répond en partie à ces problématiques, qui seront également abordées à travers le développement du réseau de transports en commun et des solutions alternatives à l'autosolisme (modes doux, covoiturage).</p>

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

### **7.1.11.6.3. Rupture de charge concernant la ligne des Alpes / Marseille**

La commune de Pertuis s'inquiète du fait qu'elle doit faire face à des problèmes de plus en plus importants liés à la surcharge automobile de ses axes routiers.

Concernant le réseau ferré, elle craint une « rupture de charge » concernant la ligne des Alpes du fait de la réalisation d'une liaison ferroviaire électrifiée entre Aix-Marseille s'arrêtant à Aix, la partie Nord de la Métropole serait dès lors amputée d'un service RER efficace.

Elle demande donc que la Métropole porte une attention particulière à cette liaison ferroviaire vers le nord.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<i>Q : Si en la matière le sujet relève de la Région, AOM pour les TER, le MOA peut-il s'engager plus avant dans le PDU pour inscrire une action forte de transport pour les habitants de cette commune métropolitaine située dans un autre département ? Quelles sont les éléments les plus récents recueillis auprès de la Région et de la SNCF, propre à rassurer le maire de Pertuis et ses administrés ?</i>	Le réseau ferroviaire comprend la desserte de la gare de Pertuis. Le Président de Région s'est engagé à sa réouverture à l'issue des travaux MGA2 soit à compter d'octobre 2021. Par ailleurs, la Métropole a prévu la mise en place d'une ligne du Réseau Express Métropolitain routier via la RN296 liaison Aix centre/ Pertuis avec une fréquence aux 10 mn en heures de pointe

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La réponse du MOA est de nature à permettre au Maire de Pertuis de répercuter cette information positive auprès de ses administrés.

#### **7.1.11.6.4. Les faibles dessertes**

Un sentiment d'injustice est ressenti par la population de certaines communes de la Métropole, notamment dans le Val Durance et le Pays Salonnais, villes et villages de petite ou moyenne importance, pour lesquels l'offre de transport en commun paraît inférieure à d'autres communes de taille analogue et dont le besoin est tout à fait comparable.

Le constat de l'insuffisance des dessertes des petites villes par les réseaux de transport donne l'impression que les budgets alloués aux transports vont principalement aux grandes villes, et non à toute la population de la Métropole.

En améliorant le niveau de service des territoires déficitaires, la réorganisation des réseaux de proximité devrait viser à rétablir l'équité entre les territoires équivalents de la métropole.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPOSE APORTEE PAR LE MO
<i>Q : Dans quelle mesure le MOA peut-il s'engager à ce que ces « zones blanches » dites de faibles dessertes soient traitées prioritairement pour avoir le niveau de service des autres communes équivalentes de la Métropole</i>	Avec le PDU, environ 1 700 000 habitants sont à moins de 500m d'un arrêt de TC, soit environ 90% de la population. Les zones non desservies sont à faible densité. Le PDU fait référence au développement des lignes de transport du Réseau Express Métropolitain (REM) avec des investissements importants, mais également à celui de lignes structurantes de Bus+ (action TC11 page 100) ainsi qu'à la réorganisation des réseaux de proximité (action TC13 page 104). Cette dernière sera un des éléments clés lors de la réalisation des Plans Locaux de Mobilité. Il est à noter que dans les zones à faible densité des services de transport à la demande dynamique seront développés.

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend note de la réponse particulièrement optimiste du MOA, et espère que les réalisations sur le terrain, en particulier pour les nombreuses communes isolées seront à la hauteur des ambitions affichées pour 2030.

## **7.1.12. AUTRES THEMATIQUES**

### **7.1.12.1. Compatibilité du PDU avec documents supérieurs**

Suivant la **hiérarchie des normes**, un PDU doit être compatible avec les documents supérieurs : SRADDET et SCOT.

#### **7.1.12.1.1. SCOT**

Dans la mesure où le SCOT métropolitain est toujours à l'étude, le projet de PDU est donc pour l'instant censé être compatible avec les sept SCOT existants (5 Territoires du 13 et 2 départementaux 83 et 84).

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPONSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<i>Q : Dans une logique temporelle tenant compte de la construction de la jeune Métropole, n'eut-il pas été préférable d'attendre l'approbation du SCOT AMP avant de présenter à l'enquête et donc au public le PDU AMP qu'il faudra probablement réviser à peine approuver pour sa mise en compatibilité avec le SCOT métropolitain ? Le MOA peut-il assurer que le PDU respecte bien les 7 SCOT actuels ?</i>	Le PDU est compatible avec les SCOT existants en vigueur comme cela est précisé aux pages 306 à 309 du PDU. Les pages 45 et suivantes de l'évaluation environnementale du PDU annexée au projet présente largement ces questions d'articulation avec les autres documents.

#### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission prend acte de la compatibilité avérée du projet de PDU avec les SCOT existants.

### 7.1.12.1.2. SRADDET

Le SRADDET de la Région PACA a été approuvé par le Préfet de Région le 15 octobre 2019, et le projet de PDU arrêté juste 2 mois plus tard par le conseil métropolitain.

Il apparaît que de nombreuses insuffisances ou incohérences au regard des chiffres et des objectifs fixés par le SRADDET - lequel s'impose au PDU - ont été notées par le Préfet, le Président de Région, mais aussi la MRAe (traité par ailleurs), motivant des réserves importantes dans leurs avis.

La Région en charge du suivi du SRADDET note :

- Des objectifs de diminution de la pollution atmosphérique pour 2030 trop faibles et non conformes avec les taux du SRADDET, ne permettant pas d'arriver à une neutralité carbone en 2050.
- Une « politique vélo » manquant d'ambition : 5% visé alors que le Plan national comme le SRADDET l'a fixé à **12,5%** en 2030
- Une incohérence du schéma directeur des modes actifs envisagé dans le PDU avec les objectifs et la temporalité du schéma régional des **Vélo routes**, annoncé dans le SRADDET devant être achevé en 2025.
- Un manque d'ambition dans les domaines de la **logistique** (fret ferroviaire, optimisation du terminal rail-route du port de Marseille, gare de triage de Miramas...) mais aussi en matière de politique de **limitation du stationnement**.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<p><i>Q : Le MOA voudra bien indiquer à la commission les inflexions ou rectifications qu'il compte apporter au PDU pour le rendre conforme au SRADDET, compte tenu de la concomitance d'élaboration survenue pour ces deux documents de planification ?</i></p>	<p>Conformément aux dispositions de l'article L1214-7 alinéa 1 du code des transports lequel dispose que : « <i>Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le</i></p>

	<p><i>schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.</i> ».</p> <p>L'alinéa 4 du même article L1214-7 du code des transports précise que : « Le plan de mobilité <b>prend en compte les objectifs</b> du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »</p> <p>Dans ces deux cas, il n'est pas prévu de conformité du PDU aux documents de référence, mais une notion de compatibilité et de prise en compte. Pour plus de précision et de définition sur ces notions, nous vous invitons à prendre connaissance de la page 65 de l'annexe du PDU se rapportant à l'évaluation environnementale. Le PDU est en effet compatible avec les orientations du SRADDET.</p> <p>Le rapport annexé présentant les éléments de réponse aux recommandations de la MRAe répond à cette interrogation au points 1-2-1 et 1-2-2 (p.34 et suivante).</p>
--	---

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les éléments de réponse fourni par le MOA ne sont pas de nature à lever les réserves concordantes émises par le Préfet de Région et les services l'état, la Région et les recommandations de la MRAe.

La commission demande à ce qu'il y ait un réexamen afin de répondre aux objectifs du SRADDET notamment ceux liés à la qualité de l'air, la préservation de la santé et le respect de la réglementation en vigueur.

### **7.1.12.2. Evaluation du PDU**

S'agissant de l'évaluation du PDU trois ans après son adoption, le Préfet recommande de soumettre la méthodologie d'évaluation et ses résultats à l'avis des PPA.

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPOSE APPORTEE PAR LE MO</b>
<i>Q : Quelle est la position du MOA sur cette recommandation intéressant un grand nombre d'acteurs ?</i>	Les dispositions se rapportant au suivi du PDU sont décrites aux pages 312 à 314 du document. Le Plan de mobilité métropolitain fera l'objet d'un suivi annuel. En matière de gouvernance, comme depuis le lancement de la démarche, la Métropole réunira le comité de pilotage élargi afin de lui présenter ses résultats annuellement <u>ainsi qu'une évaluation quinquennale et non triennale</u> du Plan de Mobilité. Ces réunions rassemblent l'ensemble des acteurs de la mobilité, parmi lesquels figurent la totalité des personnes publiques associées, les acteurs économiques et associatifs.

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Au-delà des différents acteurs concernés par le suivi du PDU la commission suggère au MOA de prévoir un « porter à connaissance » plus large.

Après vérification des textes, la commission confirme l'évaluation au bout de cinq ans et non trois.

### **7.1.12.3. Synchronisation des lignes des différents modes de transport**

Il est à noter sur plusieurs contributions que des problèmes de synchronisation existent au sein des collectivités et entre collectivités au niveau des liaisons des différents modes de transports (bus /car et réseau ferré...).

<b>QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION</b>	<b>REPOSE APORTEE PAR LE MO</b>
<p><i>Q : le MOA est-il en mesure de nous apporter des éléments permettant de réduire voire de supprimer le manque de synchronisation des différents modes de transport (horaire /coordination / etc...) ?</i></p>	<p>L'amélioration de la synchronisation entre les différents modes de transport passe par différentes actions dont : fiabiliser les temps de parcours, faciliter l'intermodalité, augmenter les fréquences des TC, notamment en heure de pointe et coordonner les différents réseaux. Concernant les temps de parcours, le PDU vise une offre à haut niveau de service en développement des sites propres TC ou aménagements, partout où cela est nécessaire (ex : Bus+, voies réservées sur autoroutes...). Concernant l'intermodalité, le levier « Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux » vise à la favoriser avec notamment son action PEM03 « Améliorer la qualité de l'intermodalité ». L'objectif est de permettre un passage fluide et aisé entre les différents modes de déplacement. La réduction du temps d'attente (moins de 10mn en HP) entre les différentes modes constitue la clé de la réussite d'un réseau maillé et attractif. Concernant la coordination entre les réseaux, elle se fait déjà en interne à la Métropole mais également en externe (Région, SNCF...). La réalisation des Plans Locaux de Mobilité sera l'occasion de faire remonter les dysfonctionnements éventuels.</p>

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission retient les arguments avancés par le Maître d'Ouvrage.  
Elle note encore une fois le rôle important des PLM.

### **7.1.13. CONSULTATION PROLONGEE DU REGISTRE NUMERIQUE PAR LE PUBLIC**

La Métropole a mis en place durant cette enquête publique un Registre Numérique à partir duquel le public pouvait avoir accès au dossier complet PDU et, s'il le désirait, déposer une requête mais aussi consulter celles déjà déposées.

Elle a également de son côté régulièrement scanné les registres papiers mis à la disposition du public dans les lieux de permanence afin de porter à la connaissance du public les observations consignées sur ces registres.

Le Registre Numérique a été clos au terme de l'enquête. Cependant pour des raisons et motifs de complète transparence, le prestataire peut le laisser accessible en lecture au-delà de la clôture de l'enquête. Il conviendrait alors que le MOA le demande à son prestataire de service « Registre Numérique », pour une durée d'un an comme pour le rapport de la commission d'enquête. Cette mesure permettrait entre autres la lecture de toutes les observations écrites sur les registres papier des 106 lieux d'enquête sur l'ensemble de la Métropole.

QUESTION POSEE PAR LA COMMISSION	REPONSE APPORTEE PAR LE MO
<i>Q : Compte tenu de l'ampleur des contributions mais aussi de l'apport de vrais dossiers de proposition constitués par plusieurs contributeurs, le MOA est-il disposé à laisser, en libre accès de consultation exclusivement, l'ensemble des contributions consignées sur le registre numérique et ceci pour une durée d'un à l'instar du rapport d'enquête ?</i>	Il est possible de laisser l'accès à l'ensemble des contributions depuis le registre numérique, dès lors que le rapport de la commission d'enquête sera disponible.

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission note avec satisfaction cette décision.

## 7.2. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DE LA MRAE

La commission d'enquête a demandé au travers du procès-verbal de synthèse de tenir compte des recommandations de la MRAE. Celles-ci nombreuses ont été reprises par plusieurs contributeurs demandant à recevoir du Maître d'Ouvrage une réponse adaptée.

Le Maître d'Ouvrage a été réceptif à la remarque avancée par la commission et a apporté un soin tout particulier à fournir une réponse détaillée à chacune des recommandations émises par la MRAE.

La commission d'enquête a posé dans son procès-verbal de synthèse, la question suivante :

*« La commission d'enquête demande au MOA qu'il soit apporté une première réponse, la plus compréhensible possible pour le public, à chacune de ces 19 recommandations, en s'engageant ou non sur leur faisabilité. Une attention particulière sera portée sur celles pointant les enjeux relatifs à la santé des personnes (qualité de l'air, nuisances sonores, risques sanitaires...) mais aussi celles ciblant la lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et les continuités écologiques. »*

*« En outre, la commission souhaite que le MOA réponde à la remarque de la MRAE (2.1.6) sur l'enjeu social du PDU, à priori non abordé, au regard de la Politique de la Ville, notamment pour Marseille et ses quartiers Nord »*

Le dernier point localisé sur la seule Ville de Marseille, a été abordé au chapitre 7.1

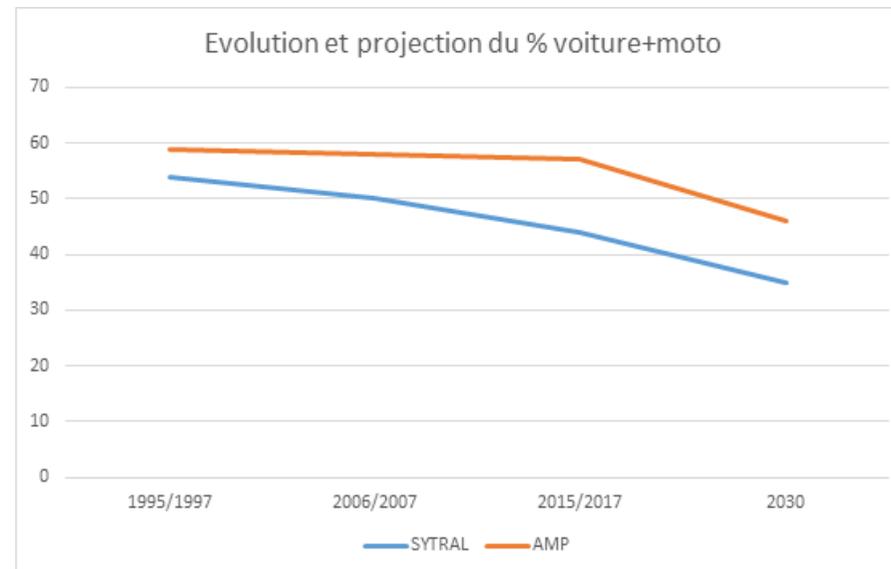
L'ensemble de son analyse est versé ci-après dans le présent rapport, pour permettre au public de s'y référer, notamment les contributeurs plus avisés que d'autres qui ont puisé dans l'Avis de la MRAE, des éléments contradictoires ou controversés pour étayer leurs requêtes.

## 1 - OBJECTIFS MODAUX

**RECOMMANDATION 1 (1-3)** : « La MRAe recommande de mettre en cohérence les différents objectifs quantifiés présents dans le projet de PDU. »

La comparaison avec le PDU de Lyon est régulièrement évoquée par la MRAe. Il est à noter que la Métropole Aix-Marseille-Provence a été créée en 2016, alors que le Syndicat des transports en Commun de la Région Lyonnaise date de 1941. Dès 1969, il devient autorité organisatrice de la mobilité et exerce les fonctions similaires à celles qu'il remplit aujourd'hui. Par conséquent, 46 ans de connaissances, d'expertises, de pratiques de la mobilité quotidienne à l'échelle intercommunale séparent ces deux territoires.

Ainsi, l'évolution de la part modale auto moto lyonnaise montre une tendance à la baisse depuis le début des années 2000, alors que sur la même période la tendance est stable sur la Métropole marseillaise. Mais, aujourd'hui, en choisissant la réduction réaliste mais résolue, elle tend à rattraper son retard comme l'illustre le graphique joint.



La tendance prise par la Métropole marseillaise est parfaitement compatible avec la Métropole lyonnaise. L'écart attendu dans le projet de PDU de la métropole Aix-Marseille-Provence, -12 points, est plus élevé que celui de Lyon -9 points. Il ne serait pas réaliste de tenter un effort plus important.

Il est à noter également une confusion entre les éléments se rapportant aux objectifs prévisionnels ambitieux que la Métropole s'est fixée lors du comité de pilotage de décembre 2018, et l'évaluation du projet. En effet, à l'issue de la finalisation du projet, son évaluation montre que les objectifs sont totalement ou quasiment atteints. Ainsi le tableau page 13 du PDU présente les objectifs visés alors que celui de la page 26 présente les résultats de l'évaluation. Une plus grande clarté pourra être apportée sur ce point en ajoutant un tableau comparatif à l'issue de l'enquête publique.

## **2 - ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR**

### **2-1 Sur la non prise en compte de l'objectif 21 du SRADDET « Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des populations »**

**RECOMMANDATION 2 (1.3.1)** : « *La MRAe recommande de justifier la non prise en compte des objectifs quantifiés n°21 et n°23 du SRADDET concernant : la réduction des PM10, des GES et des PM2.5, la part de population exposée à des dépassements de valeurs limites de PM2.5 et d'ozone et la part modale du vélo.* »

L'objectif 21 du SRADDET : « Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des populations :

En matière de qualité de l'air : gaz à effet de serre (GES) :

Le PDU doit selon les dispositions en vigueur **être compatible avec le SRADDET et non pas conforme**. Ainsi, les objectifs fixés ne doivent pas être contraires ou les dispositions d'un document ne doivent pas empêcher la réalisation des objectifs de l'autre document. Par ailleurs, le PDU doit également être réaliste, et tenir compte de l'ensemble des composantes de la mobilité du territoire concerné.

Le SRADDET (objectif 21) (SRADDET p 148) détermine des objectifs cibles chiffrés et sectorisés en matière de gaz à effet de serre. Ainsi, en 2030, les transports dans leur ensemble ciblent une réduction de -35% (-28% en 2026) des émissions de GES par rapport à 2012. Le PDU ne prend en compte que les transports terrestres métropolitains, les transports aériens et maritimes étant traités dans le Plan Climat Air Energie de la Métropole.

Au moment de fixer les objectifs du projet de PDU un bilan a été réalisé de la baisse des émissions dans les années 2012-2017. Le constat a été fait que les émissions moyennes par km n'ont presque pas évolué sur cette période cf. le rapport ATMO Sud p. 20 annexé au rapport environnemental), alors même que les normes européennes prévoyaient une baisse régulière. Ce constat est à mettre en perspective avec le « scandale Volkswagen » de non-respect des normes par les constructeurs automobiles. La Métropole a donc été décidé de revoir à la baisse les objectifs pour prendre en compte ce plateau. L'objectif retenu a été une baisse de 26% de GES.

Ce même raisonnement a été tenu par l'Etat dans sa seconde Stratégie Nationale Bas Carbone (mars 2020)<sup>i</sup>, qui doit mettre en œuvre (L222-1 B du code de l'environnement) les objectifs généraux de la loi Energie-Climat (2019).

La SNBC<sup>2</sup> constate ainsi (p. 79) le non-respect des objectifs de la première SNBC et l'explique par « *les faibles prix des énergies ces dernières années, des gains d'efficacité énergétique pour les véhicules neufs moins importants que prévu, le décalage entre émissions théoriques des véhicules et émissions réelles, la reprise de l'activité économique, et le décalage au regard de l'ambition en termes de report modal* ».

Les nouveaux objectifs retenus par la SNBC<sup>2</sup> (p. 80) pour les Transports sont désormais « *une réduction de 28 % des émissions du secteur en 2030 par rapport à 2015* ». Cet objectif est compatible avec la neutralité carbone en 2050.

Considérant qu'il n'y a pas eu de baisse des émissions de GES entre 2012 et 2015, l'objectif de -28% est aussi valable pour la période 2012-2030. Il est donc similaire à celui retenu par le projet de PDU, et se base sur les mêmes motivations.

Il est à noter par ailleurs que le SRADDET doit prendre en compte la SNBC (L4251-2 3-f du code de l'urbanisme), et donc la diminution des objectifs de baisse des GES pour la mobilité.

---

<sup>2</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25\\_MTES\\_SNBC2.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf)

L'évaluation du projet de PDU indique un objectif atteint de -26% des émissions de GES à l'horizon 2030 pour les transports terrestres métropolitains.

A cet égard, il est regrettable que le SRADDET ne prévoit pas dans son dispositif de suivi et d'évaluation une spatialisation des objectifs qui permettrait de préciser les attentes vis-à-vis du territoire métropolitain comme l'indique l'avis de l'autorité environnementale sur le SRADDET *“L'Aeg recommande de compléter le dispositif de suivi par des indicateurs représentatifs des objectifs, règles et mesures phares du SRADDET, en les territorialisant par espace territorial ou par unité fonctionnelle dans la mesure du possible, et en renseignant systématiquement leur valeur”*.

La trajectoire de la neutralité carbone à l'horizon 2050 suivie par le SRADDET suppose pour le PDU de développer une mobilité totalement décarbonée (électrique, hydrogène ou bio-GNV), et une plus grande sobriété énergétique (modes actifs, transports en commun, raccourcissement des distances...). Le projet de PDU 2020-2030 engage une trajectoire d'évolution des comportements compatible avec la neutralité carbone.

Sans pour autant connaître l'effort qui sera réalisé par les deux autres secteurs du transport (maritime et aérien) en matière de diminution des émissions, un rythme plus ambitieux de baisse des GES (-35 %), identique à celui du SRADDET, a été étudié en utilisant la méthode d'évaluation du PDU et en modulant les principaux leviers. Les effets du PDU devraient être multipliés par 1,7, ce qui nécessiterait d'atteindre tous les objectifs suivants :

- 15 % de voitures électriques : la Norvège, numéro un mondial, a mis 10 ans pour atteindre 10 % du parc en 2019 (pour une vente sur deux électrique) ;
- 10 % de part modale du vélo à l'échelle de la Métropole : soit plus que celle de la métropole strasbourgeoise, numéro 1 en France, en 2018 (8 %) ;
- 19 % de part modale des transports urbains : en se limitant au bassin de mobilité de Marseille, cela reviendrait à un taux d'usage plus élevé que celui de Lyon, 1er hors Paris ;
- Tripler l'usage des transports interurbains et plus seulement les doubler ;
- Un salarié sur deux en zone d'activité se déplace en covoiturage.

1 En matière de polluants atmosphériques : PM 10, PM 2,5 :

L'autorité environnementale recommande de justifier la non prise en compte des objectifs quantifiés dans le SRADDET, objectif 21 en matière de réduction des PM10, et PM2.5. Le SRADDET ne précise pas d'objectif chiffré sectoriel, le PDU a donc choisi de s'attribuer ceux déterminés dans le PCAEM au secteur des transports concourant ainsi à la vision globale de l'évolution des émissions métropolitaines tous champs confondus.

En matière de diminution des émissions des particules fines le SRADDET vise une réduction de -46% en 2026 et, -55% en 2030 des PM2,5, ainsi qu'une réduction des émissions des PM 10 de -40% en 2026 et -47% en 2030.

L'évaluation du projet de PDU, réalisée en partenariat avec ATMOSUD sur la base de la modélisation du projet de PDU, estime que la réduction des PM2.5 à l'horizon 2030 à -48% pour un objectif PDU quasiment atteint de -50%. Pour les PM10 l'objectif PDU est de -37% est presque atteint avec -35%.

Cependant, l'évaluation des émissions des particules fines comporte une forte part liée à l'effet re-suspension. Ainsi, ATMOSUD précise que : « *La part d'émission liée à la re-suspension et aux phénomènes d'usure (pneu, frein, route) constitue la majorité des émissions en 2030 avec 90%. Pour permettre une réduction supplémentaire, cela passe soit par une réduction conséquente du trafic, soit par la mise en place de système de filtration et de collecte des particules issues des différentes phases d'usure et de re-suspension. De tels systèmes sont à l'étude auprès des constructeurs automobiles mais nous ne disposons d'aucune visibilité sur leur potentiel de réduction ou sur un éventuel déploiement.* »<sup>3</sup>

Ainsi, en dehors de l'effet re-suspension, les émissions de PM10 diminuent effectivement de 55% sur la période du PDU, au-delà des objectifs du SRADDET (-47%). De même, la diminution des émissions de PM2,5 est de 66% sans l'effet re-suspension (55% SRADDET)<sup>4</sup>,

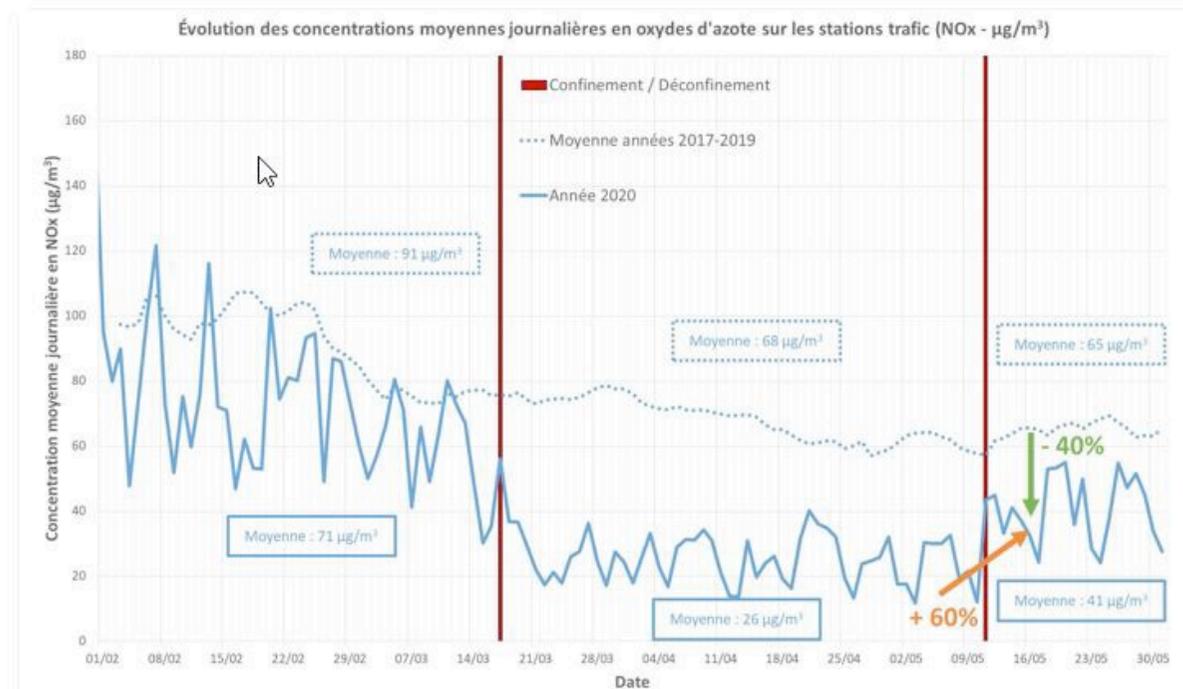
Une note publiée par ATMOSUD portant sur l'évolution des polluants avant, pendant et après la période de confinement <sup>5</sup> confirme que les NOx sont les principaux polluants automobiles.

---

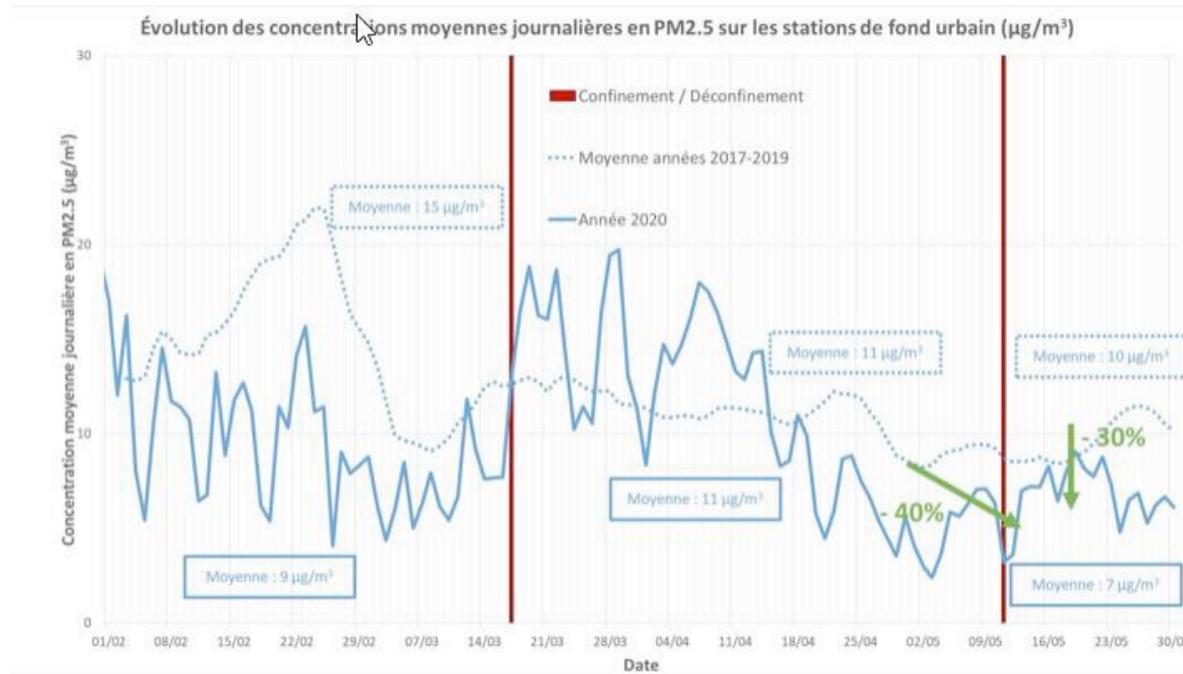
<sup>3</sup> Rapport d'évaluation du projet de PDU par ATMOSUD, annexe à l'évaluation environnementale du projet de PDU

<sup>4</sup> P.15 et 16 et schéma p.17 rapport ATMOSUD, annexe au rapport environnemental du PDU.

<sup>5</sup> <https://www.atmosud.org/actualite/trois-semaines-de-deconfinement-quel-impact-sur-la-qualite-de-lair-en-region-sud>



En revanche, les PM2.5 n'ont pas vu leur niveau de concentration diminuer malgré une diminution de 70% du trafic routier. Elles ont même augmenté en raison d'une utilisation plus importante du chauffage. **Ce constat permet de relativiser le bruit de fond que constituerait la seule pollution automobile.**



Il est à noter que les PM2.5 ont fait l'objet d'une estimation des émissions en fonction du scénario PDU, mais pas d'une dispersion. En effet, il n'y a plus de dépassement de la valeur limite pour les PM2.5 sur la Métropole depuis quelques années. Il n'y a donc pas de population exposée à des dépassements de la valeur limite réglementaire pour les PM2.5 ; il ne devrait pas y en avoir dans le futur non plus, puisque les évolutions de concentrations sont à la baisse. En ce qui concerne les PM10 cette évaluation relève directement du PCAEM au regard de la variété des origines des pollutions sectorielles. En revanche, cette dispersion a bien été réalisée pour les polluants NO2 et PM10 (en contentieux réglementaire par rapport aux dépassements de leurs valeurs limites) ce qui a conduit au calcul de l'exposition des populations à l'échéance du PDU pour ces deux polluants.

Pour se donner un ordre de grandeur, passer de -38% à -50% de PM10 pour la baisse de la circulation, c'est -12 points en véh.km, soit environ le doublement des effets du PDU, c'est-à-dire une part modale de la voiture qui passerait de 54% à 31%, ce qui peut être considéré comme hors d'atteinte en 10 ans, la durée du PDU. Il est à noter que le SRADDET dans son objectif 21 ne précise pas d'objectif sectoriel visant les transports, en matière d'émission de PM et de NOx.

## 2 Les Polluants automobiles : les NOx

L'autorité environnementale fait valoir une certaine incertitude dans la rédaction des objectifs du projet de PDU susceptible de générer une confusion dans la lecture. L'objectif de réduction des NOx de -75% a sans doute été initialement surestimé et l'évaluation a montré une diminution de 67% des émissions ce qui est largement supérieur à l'objectif du SRADDET de -26% en 2026 et -58% en 2030. Elle tient notamment compte d'une réduction de 91% des émissions des poids lourds. Avec le renouvellement du parc automobile, la part imputable au PDU dans la diminution des NOx est de 18% et non de 7% (ce que le document final du PDU devra préciser) dans le document de PDU comme évoqué par l'Autorité Environnementale (tableau p.15 du rapport ATMOSUD). L'absence de données adaptées sur le périmètre de la Métropole, principalement due à la jeunesse de ce territoire, n'a pas permis, dans certains cas, d'estimer avec suffisamment de précision certains objectifs du projet de PDU. Ils s'en sont trouvés parfois quelque peu surestimés et l'évaluation réalisée par ATMOSUD ne les a pas confirmés.

## 3 Les concentrations des polluants et le SRADDET

***"Concernant la qualité de l'air, l'état initial ne fait pas référence aux valeurs OMS : si en 2017 les émissions (t/an) de différents polluants sont bien quantifiées, il manque les chiffres sur les concentrations (exprimées en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) de chaque polluant (PM10, PM2.5 et NOx) au niveau des zones proches d'axes routiers importants (deux cartes figurent néanmoins pour les NOx et les PM10). Sur la base de ces concentrations, l'état initial devrait préciser pour chaque polluant et chaque zone, non seulement les dépassements par rapport aux valeurs réglementaires, mais aussi par rapport aux valeurs OMS, plus contraignantes, et enfin le chiffre de la population exposée à ces dépassements (y compris pour les PM2.5). De plus, de par les conditions météorologiques du territoire, la Métropole est fortement concernée par les épisodes de pollution à l'ozone. La réduction des émissions des précurseurs de l'ozone (NOx, COV13) constitue donc un enjeu ; les COV ne sont cependant pas analysés "*** MRAeL'évaluation des concentrations aux points indiqués a été réalisée par Amou dans le cadre de l'évaluation du Plan de Prévention de l'Atmosphère du département des Bouches-du-Rhône.

#### 4 Les COVMN

*« ... ; les COV ne sont cependant pas analysés " MRAe*

Le PDU atteint largement les objectifs en permettant une diminution de 69% des COVMN sur la période concernée. Une note d'Amou est jointe au dossier d'enquête publique. Il est à noter cependant, que la part du transport ne représente que 4% des émissions métropolitaines.

#### **2 Sur la non prise en compte de l'objectif 23 - Faciliter tous les types de reprints de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables et plus particulièrement sur l'absence de part modale vélo dans l'objectif 23 du SRADDET**

L'autorité environnementale recommande de justifier la non prise en compte des objectifs quantifiés n°23 du SRADDET concernant : la part modale du vélo. Or, il n'est pas fait état d'un objectif de part modale vélo dans cet objectif 23 du SRADDET. En effet, le texte à la page 190 du rapport du SRADDET fait référence « à accompagner avec vigueur l'augmentation de la part modale du vélo pour atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3% en 2012 à 12,5 % du vélo en 2030 » ; il ne s'agit donc pas d'un objectif chiffré mais d'une volonté de la Région d'accompagner le développement du vélo.

Cet objectif de 12,5% en 2030 n'est pas cité dans le Plan national Vélo, alors qu'un objectif de 9% en 2024 pour les déplacements domicile-travail l'est. La Stratégie Nationale Bas Carbone 2 pose (p.84) un objectif de 12% en 2030, mais uniquement sur les déplacements de courte distance. L'objectif du PDU est posé pour l'ensemble des déplacements, y compris de longue distance et pour des motifs peu favorables.

Il est à noter que les parts modales varient fortement selon qu'elles sont mesurées à l'échelle des villes ou des bassins de vie (comme la Métropole Aix-Marseille-Provence). Ainsi, selon l'analyse de l'enquête mobilité 2019 de l'ADEUS, la part modale du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg est de 11% (+3 pts en 10 ans), pour 4% dans le reste du Bas-Rhin (inchangée).

### Analyse prospective de l'ADEME en part modale Vélo

Ces éléments d'analyses s'appuient sur le rapport très détaillé de l'ADEME<sup>6</sup> (Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, sorti au printemps 2020). En synthèse :

- Passer de 1,7% à 5% en 10 ans (scénario du PDU) implique une progression de 11,4%/an de l'usage du vélo ;
- Passer de 2.7% à 9% en 2024 (objectif national, soit le scénario évoqué dans le SRADDET) suppose une progression de 27% de l'usage du vélo/an. Cette situation n'a jamais été observée en Europe à cette échelle cf. ADEME ;

-  
Au vu de cette analyse, le scénario national évoqué par la Région semble difficile à atteindre notamment à des échelles autres que les centres-villes. Les objectifs du PDU sont eux-mêmes déjà très élevés, soit environ 2 fois l'évolution de l'aire urbaine Grenobloise et équivalente à la ville de Paris.

Le rapport donne des évolutions de part modale dans quelques grandes agglomérations ou pôles urbains telles que :

- p.28 : Dans les périmètres retenus les évolutions annuelles sont de l'ordre de +2% à Strasbourg pour une part modale vélo de 7,6% et de +5% à Grenoble pour une part modale vélo de 3,9%. Il est assez logique que Strasbourg ait une croissance moins rapide car elle atteint déjà un résultat relativement important.
- p.262 : l'évolution annuelle dans les villes centres européennes est de l'ordre de 6 à 12% par an, exceptionnellement 19% (Séville).

Passer de 1 % à 5% entre 2020 et 2030 à l'échelle de la Métropole (scénario PDU), sous-tend une croissance de 11,4% par an, ce qui constitue un taux de croissance très élevé (plus que Lyon, Strasbourg, Berlin, Stockholm...). Pour atteindre une part modale de 9% en 2030, il faut atteindre une croissance de la part modale de +18% par an ; quant à atteindre 12,5%, cela représente +22% par an.

Il est à noter que le projet de PDU prévoit une part modale du vélo de 10% dans les villes d'Aix-en-Provence et de Marseille et 15% dans leur hypercentres.

---

<sup>6</sup> <https://www.ademe.fr/impact-economique-potntiel-developpement-usages-velo-france-2020>

### **3 - JUSTIFICATION DES CHOIX, LE SCENARIO DE REFERENCE ET LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGEES**

#### **3-1 Les solutions de substitution**

**RECOMMANDATION 3 (1-3-2) :** « La MRAe recommande de justifier les choix du PDU en comparant des solutions de substitution (au regard de l'état des lieux, à minima sur les alternatives mentionnées ci-dessus) Elle recommande également de compléter l'évaluation environnementale avec une justification plus approfondie et détaillée des projets et dispositions non retenus, notamment en ce qui concerne les zones à faibles émissions et certains transports à haut niveau de service (THNS) à forte fréquentation pour des motifs autres que les déplacements pendulaires (loisirs, santé). »

A cet égard, l'évaluation portée par le PPA des Bouches-du-Rhône démontre la pertinence des choix retenus par la Métropole. Ainsi le résumé du rapport d'évaluation indique que « L'évaluation du gain en émission par secteur d'activité permet de mettre en évidence que le secteur routier, principal émetteur des NOx et de PM10 sur le département, est aussi le secteur dont les réductions des émissions sont les plus importantes grâce notamment à la mise en place du PDU métropolitain et de la Zem dans lesquels des modes de déplacements alternatifs et moins émetteurs sont favorisés.

Les solutions que la MRAe aurait souhaité voir étudier :

- « Une solution qui permette de respecter les valeurs de concentrations annuelles OMS concernant les NOx, PM10<sup>7</sup> et PM2.5 notamment à Marseille et Aix-en-Provence ;
- « Une solution qui permette d'atteindre l'objectif que s'est fixé le PDU pour la baisse des NOx ; »
- « Une solution qui permette d'atteindre les objectifs du SRADDET concernant la baisse des PM10 et des PM2.5 en particulier en abaissant plus fortement le trafic eu égard à l'importance des émissions de particules fines liées à l'abrasion des pneus, freins, ... » ;
- « Une solution qui permette d'atteindre les objectifs du SRADDET concernant la baisse des gaz à effet de serre ; »

---

<sup>7</sup> PM10 et PM2.5 = particules (poussières) inférieures à 10 micromètres (resp. 2,5 micromètres).

Pour cet ensemble de solutions, cf. le 2-1, portant sur l'objectif 21 SRADDET

- « *Une solution qui porte la part modale du vélo au niveau des objectifs du SRADDET ;* »

La Métropole a répondu au 2-2 portant sur l'objectif 23 SRADDET.

- « *Une solution qui précise un objectif quantitatif concernant la réduction des nuisances sonores ;* »

La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à poser un diagnostic de territoire dans la lutte contre le bruit des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des principales industries. Les objectifs de ce texte reposent notamment sur l'établissement d'un cadastre de l'exposition au bruit, afin de permettre l'adoption de plans d'actions en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (PPBE), la préservation des zones calmes, et l'information du public. La cartographie du bruit de la Métropole est en cours de réalisation et devrait être publiée dans le courant du second semestre 2021.

Suite à la publication de ces cartes, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement seront réalisés par la ou les entités opératrices (territoires et gestionnaires de voies). Dans l'attente, les PPBE des Territoires et des gestionnaires préexistants sur la Métropole s'appliquent, notamment sur les Territoires de Marseille-Provence et du Pays d'Aix.

Ces plans territoriaux ne donnent pas d'objectifs chiffrés en matière de résorption des Points Noirs du Bruit car c'est au gestionnaire de l'équipement bruyant de définir ces priorités d'actions, la Métropole intervenant uniquement en tant que co-financier.

- « *Une solution qui comprenne une zone à faible émission mobilité sur le centre-ville d'Aix-en-Provence* »

La question de la ZFE est traitée au 11.2

### 3-2 Les valeurs guide OMS

**RECOMMANDATION 4 (1-3-3) :** « *La MRAe recommande de prendre en compte les valeurs guides établies par l'OMS pour la qualité de l'air, de dresser une liste exhaustive des points noirs bruits et d'expliquer les méthodes utilisées pour dresser l'état initial sur cette thématique, et de réaliser un état initial à une échelle plus fine pour les projets du PDU ayant une incidence potentielle sur le milieu naturel.* »

Pour la prise en compte des valeurs OMS, si elles constituent une avancée significative ce n'est cependant pas une obligation réglementaire. La Métropole se propose d'atteindre de façon réaliste des objectifs atteignables pour son projet de PDU.

En ce qui concerne la qualité de l'état initial à une échelle plus fine, il reste très complexe voire impossible à conduire cette démarche pour un document de planification à 10 ans intégrant des projets qui n'ont pas tous fait l'objet d'étude pré-opérationnelle. En effet, certains projets analysés ne sont encore que des esquisses dont les contours n'ont pas encore été définis, elles déterminent des principes d'implantation à confirmer lors des études de faisabilité notamment les PEM sur Autoroute. En tant que document de planification, les effets du PDU s'évaluent globalement et non projet par projet. La distinction entre évaluation environnementale relative aux plans et programmes et une évaluation environnementale des projets prend ici tout son sens.

## **4 - LES INCIDENCES POTENTIELLES NEGATIVES DE CHAQUE GROUPE DE PROJETS**

**RECOMMANDATION 5 (1-3-4) :** « *La MRAe recommande de préciser les critères d'évaluation des effets du PDU sur l'environnement, de réexaminer les différentes analyses en prenant en compte les effets temporaires liés à la réalisation des infrastructures inscrites au PDU, et de faire évoluer, comme dans l'état initial, le qualificatif « modéré ». Elle recommande également d'identifier les incidences potentielles négatives de chaque projet ou groupe de projets.* »

L'article R-122-20 du code de l'environnement précise que « -L'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. » (Cf. p33 et 34 du rapport environnemental).

Le PDU est un ensemble d'actions qui forme un tout, ainsi, c'est bien le PDU en tant qu'outil de planification et de programmation qui est évalué.

#### **4-1 Définition du périmètre de l'évaluation environnementale du projet de PDU**

La méthodologie d'évaluation, en particulier les indicateurs utilisés sont précisés p330 à 333 du rapport environnemental. Ainsi, la Métropole a fait le choix d'une évaluation environnementale précise en analysant les projets au prisme d'un grand nombre d'indicateurs (cf. point suivant) synthétiques qui permettent de quantifier l'impact et ainsi l'objectiver. Cependant, l'évaluation d'incidence d'un plan pour lequel de nombreux projets ne sont, à ce stade, que des principes d'implantation à confirmer (absence de localisation précise, absence de données techniques, d'emprise...) ne permet pas une évaluation des incidences du même niveau que les études d'impact. Ainsi, il ne s'agit pas ici d'évaluer chaque opération inscrite au PDU, mais bien des effets du plan dans sa globalité.

Elle vise à une bonne prise en compte des préoccupations environnementales dans les projets de territoire et à leur équilibre général.

Ainsi, la Métropole a conduit une démarche d'évaluation environnementale en partenariat avec ses assistants à maîtrise d'ouvrage : AGAM, le bureau d'études ARTELIA, Amou et Acuité, permettant de garantir à la fois :

- une approche globale, itérative et progressive ;
- une approche stratégique et spatialisée pour certaines opérations suffisamment avancées.

En conformité avec les principes d'établissement d'évaluation environnementale pour ce type de document le rapport fait une synthèse de ces incidences par leviers d'actions puis par thématique analysée.

## 4-2 Les précisions sur les critères d'évaluation environnementale du projet

L'évaluation environnementale du PDU s'articule en cohérence avec l'évaluation globale du PDU. Pour rappel, le PDU répond à 4 enjeux et 17 objectifs, dont 3 objectifs environnementaux à savoir :

- Objectif 3 : Améliorer la transition énergétique
- Objectif 4 : Améliorer la santé publique
- Objectif 5 : Limiter l'impact sur l'environnement.

Ainsi, en cohérence avec l'évaluation globale du PDU et les objectifs visés, l'évaluation environnementale s'attache à évaluer l'incidence du PDU sur l'environnement en priorité pour répondre à ces objectifs.

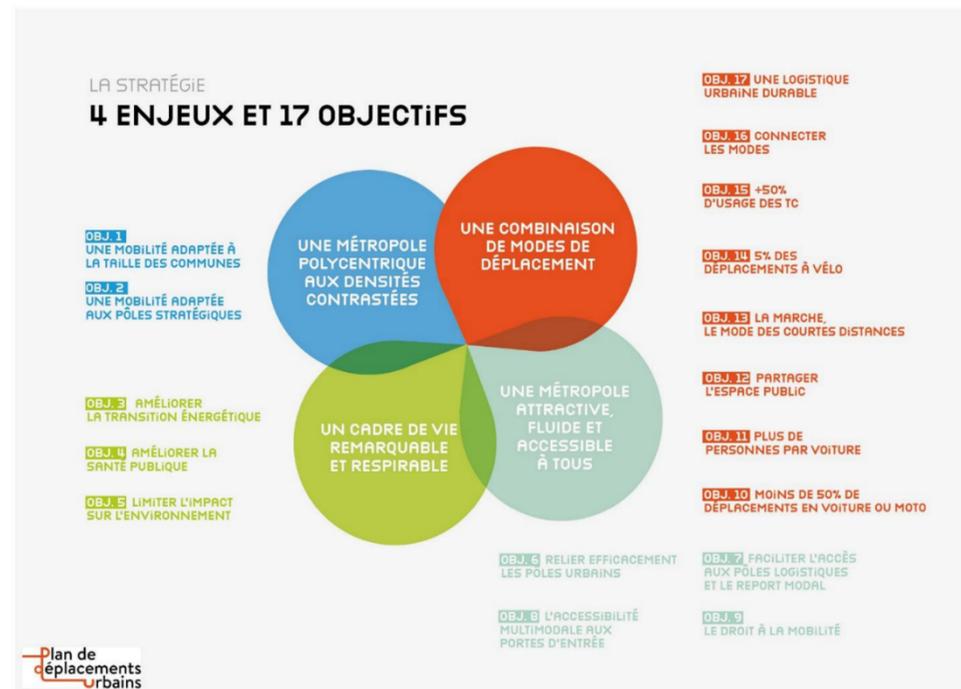


Illustration La stratégie du PDU : 4 enjeux et les 17 objectifs

À l'échelle du rapport environnemental, les objectifs environnementaux évalués font écho à plusieurs thématiques.

- Objectif 3 : Améliorer la transition énergétique

- Incidences du PDU sur :
  - Les émissions de GES
  - Les consommations énergétiques

- Objectif 4 : Améliorer la santé publique

- Incidences du PDU sur
  - La qualité de l'air
  - Les nuisances sonores
  - Le bien-être et la santé physique

- Objectif 5 : Limiter l'impact sur l'environnement.

- Incidences du PDU sur :
  - La consommation d'espaces agricoles et naturels (directe et indirecte)
  - La qualité des habitats naturels
  - La fragmentation des habitats naturels
  - Le paysage
  - Les milieux aquatiques
  - Les risques

En fonction des thématiques et de la précision des projets inscrits au PDU, 3 méthodes d'évaluation ont été utilisées :

-De modélisation de l'ensemble du PDU

- Modèle ATMOSUD pour l'air, les GES et l'énergie
- Modèle ACOUCITE pour le bruit
- Modèle HEAT pour la santé

- De « storing » sur la base d'indicateurs croisés pour les projets du PDU spatialisés

- Une analyse qualitative pour les projets plus difficilement « spatialisés » à ce stade

Les méthodologies des modélisations d'Amou (volet air, GES et énergie) et d'Acuité (volet bruit) sont détaillées p316 à 329 du rapport environnemental.

La méthodologie concernant l'objectif 5 « Limiter l'impact sur l'environnement » et les thématiques : consommation d'espace, biodiversité (qualité des milieux et fragmentation des milieux), paysage, milieux aquatiques et risques. Le rapport environnemental détaille la méthodologie (pages 330 à 333).

#### 1- Définition des périmètres d'influence des opérations

Étant donné l'importance du nombre d'opérations du PDU et l'absence de précision (dimensionnement, localisation précise), il est impossible d'apporter une évaluation environnementale précise projet par projet. Pour pallier cette imprécision et considérer que chaque opération peut avoir un impact potentiel sur son environnement direct, une aire d'influence autour de chacune des opérations a été définie. Il a été convenu de définir une aire d'influence standard de 500 m autour de chaque opération. Ainsi, cette aire permet d'apporter une tendance du niveau d'impact. Les études d'impacts lors de la réalisation des projets qui le nécessiteront, permettront d'apporter des précisions.

#### 2- Identification de 30 indicateurs pour objectiver chaque thématique analysée

Chaque thématique, fait l'objet d'une analyse croisée de plusieurs indicateurs (3 à 8). Ce sont les indicateurs synthétiques d'évaluation.

- La consommation d'espace agricole et naturel

La consommation d'espace revêt deux aspects : l'un se mesure en fonction de l'emprise prévue des opérations et de leur consommation d'espace « estimée » : on parlera ici de « consommation d'espace directe » ; l'autre revêt un aspect prospectif : il s'agit d'anticiper l'impact potentiel des infrastructures de transport sur le « déclenchement » d'une ouverture à l'urbanisation. On parlera ici de « consommation d'espace indirecte ».

***La mesure de la consommation d'espace directe*** tient compte de :

- L'estimation de l'emprise des projets (sur la base des documents disponibles en fonction de l'avancement des projets et de ratios existants),
- La surface (en ha) d'espaces agricoles, naturels ou forestiers (OCSOL PACA),
- La part d'espaces agricoles subventionnés au titre de la PAC (Registre parcellaire graphique),
- La part d'espaces végétalisés boisés (BD topo de l'IGN),
- La part d'espaces non-bâti (OCCSOL PACA).

Ainsi plus l'emprise potentielle d'un projet sera importante et affectera des espaces agricoles, naturels ou forestiers, qui plus est des parcelles agricoles financées au titre de la PAC, dans un environnement peu bâti, plus l'impact du projet sera fort.

***La mesure de la consommation d'espace indirecte*** tient compte de :

- La présence de zones AU ou équivalente (recollement des PLU et Urban simulé du CEREMA),
- L'indice de rugosité topographique (espace plus ou moins plan) (BD topo IGN),
- La « dureté foncière » (cumul des protections environnementale sur la base des données DREAL et suite traitement AGAM),
- La part des espaces agricoles protégés (ZAP ou PAEN) (base de données de la Métropole AMP),
- Les Zones inconstructibles en raison des risques naturels et/ou technologiques.

Ainsi plus les opérations se situent dans une aire où la superficie de zone à urbaniser est importante, avec des terrains plans, pas ou peu concernés par des protections d'ordre réglementaire alors plus la création d'une infrastructure de transport risque de générer une ouverture à l'urbanisation des terrains adjacents et donc une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

- La qualité et la fragmentation des habitats naturels

Aucune donnée homogène n'existe pour décrire la diversité des habitats naturels ainsi que la richesse de la faune et la flore (de type nomenclature Corine Biotope) à l'échelle de Métropole. Un atlas de la biodiversité métropolitaine, en cours d'élaboration, permettra à terme de posséder une connaissance plus fine de la biodiversité pour l'ensemble de la Métropole y compris pour les espaces ne faisant l'objet d'aucune protection ou inventaire. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage a décidé d'évaluer les incidences des projets de transports sur 2

thématiques : la qualité des espaces (indicateur visant à donner un coefficient de protection à chacun des espaces en fonction de la nature et du cumul des protections et inventaires environnementaux existants) et la fragmentation puisque les infrastructures linéaires génèrent potentiellement des effets limites et fragmentent les espaces (indicateurs visant à donner un coefficient à chacun des espaces en fonction du nombre et de la nature des infrastructures linéaires existants (routes, voies ferrées, obstacles humains de type talus...))

***La mesure de la qualité des espaces naturels*** tient compte d'un indicateur de protection administrative des milieux (déterminé par l'Agame).

Ainsi plus les opérations se situent dans une aire où le coefficient de protection des espaces naturels est élevé, alors plus la création d'une infrastructure de transport risque de détériorer la qualité des milieux naturels.

***La mesure de la fragmentation des espaces naturels*** tient compte de :

- L'indicateur de fragmentation des milieux naturels (protection administrative des milieux, déterminé par l'Agame)
- Les présences de continuités écologiques inscrites au SRADDET ou dans les SCOT
- La présence d'un secteur jugé comme prioritaire inscrit au SRADDET.

Ainsi plus les opérations se situent dans une aire où le coefficient de fragmentation des espaces naturels est faible, qui plus est avec des espaces naturels inscrits comme continuité écologique dans un des documents prescriptif (SRADDET ou SCOT) et dans un secteur jugé comme prioritaire, plus alors la création d'une infrastructure de transport fragmentera potentiellement les espaces naturels

- Le paysage et les éléments de patrimoine

L'indicateur d'incidence sur la qualité des paysages et du patrimoine vise à identifier l'incidence que pourrait générer le projet de transport sur les paysages et le patrimoine, soit en l'embellissant par exemple du fait d'une requalification, soit en le dégradant du fait, par exemple, d'un risque de Co-visibilité avec un élément patrimonial protégé.

***La mesure des incidences sur le paysage et les éléments de patrimoine*** tient compte de :

- La part d'espaces protégés dans le périmètre d'influence du projet périmètres de protection des monuments historiques, sites inscrits, sites classés, ZPPAUP ou AVAP, directive paysagère des Alpilles, Parcs Naturels Nationaux ou Régionaux...);

- La part d'espace agricole, aquatique ou naturel dans le périmètre d'influence du projet ;
- Les incidences sur la qualité paysagère selon la nature de l'opération (action déqualifiant ou requalifiant). L'objectif de cet indicateur est de pondérer l'incidence probable sur le paysage selon la nature du projet.

Ainsi plus les opérations se situent dans une aire faiblement urbanisée et où de nombreuses protections réglementaires existent, alors plus la création d'une infrastructure de transport risque de dénaturer le paysage et d'avoir un effet « cicatrice » en l'absence de mesures de réduction.

- Les sols et les milieux aquatiques

L'indicateur d'incidence sur la qualité des sols et des milieux aquatiques vise à estimer le risque à générer une pollution, une fragmentation d'un milieu potentiellement sensible.

*La mesure des incidences sur les sols et les milieux aquatiques* tient compte de :

- La part de zones humides dans le périmètre d'influence (oc sol et inventaires des zones humides)
- La présence de cours d'eau permanents sur le tracé de l'opération (BD Hydra et BD Topo de l'IGN).
- L'état écologique et chimique des masses d'eaux inscrites au SDAGE
- La part de sites potentiellement pollués (BASIAS et BASOL)

Ainsi plus la présence de zones humides et de cours d'eau permanents est importante, plus la création d'une infrastructure de transport risque de générer une pollution des milieux.

La présence d'une masse d'eau inscrite au SDAGE apporte un complément d'information sur l'importance du cours d'eau. La pollution des sols apporte une information sur le risque généré en phase travaux et les surcoûts potentiels en matière de dépollution.

- Les risques naturels et technologiques

Pour cet indicateur, il s'agit de déterminer si le périmètre d'influence de l'opération est situé dans une zone de risque avéré (PPR existant) ou, à défaut, d'aléa identifié dans les cartes d'aléas officielles (données mises à disposition par la DREAL PACA, la DDTM ou les collectivités d'Aix-Marseille-Provence) :

- Exposition du périmètre d'influence du projet à un aléa incendie (subit/induit).

- Exposition du périmètre d'influence du projet à un aléa retrait gonflement des argiles.
- Submersion marine.
- Risques sismiques.
- Exposition du périmètre d'influence du projet à un risque avéré d'inondation et/ou à un aléa identifié dans l'Atlas des Zones inondables.
- Exposition du périmètre d'influence du projet à un risque technologique avéré.
- Exposition du périmètre d'influence du projet à un risque d'affaissement identifié dans un PPR « Mines ».
- Exposition du périmètre d'influence du projet à une SUP (servitude d'utilité publique) de Transport de Matière Dangereuse.

Ainsi plus l'aire d'influence du projet est concernée par un PPR ou soumis à un aléa, alors plus la création d'une infrastructure de transport risque de générer une accentuation des risques naturels ou technologiques.

### 3- Synthèse du niveau d'incidence (storting)

Le niveau d'incidence sur l'environnement de chaque opération est une synthèse de l'ensemble des thématiques analysées sur la base d'un storting :

- Incidence forte : 4 pts
- Incidence modérée : 3 pts
- Incidence faible : 2 pts
- Incidence nulle : 1 pts

Au regard de la nature-même du PDU (document de planification lié à la mobilité), des enjeux environnementaux du territoire et des données disponibles, il a été décidé de hiérarchiser les niveaux d'enjeux :

- Consommation d'espace (directe : 2 ; indirecte : 2) : coefficient de 4
- Biodiversité (qualité : 2 ; fragmentation : 2) : coefficient de 4
- Patrimoine et paysages : coefficient de 1
- Sols et milieux aquatiques : coefficient de 1
- Risques naturels et technologiques : coefficient de 1

In fine, si :

- Score compris entre (0 –1), les incidences du projet sur l'environnement sont jugées comme nulles ;
- Score compris entre (1 – 2), les incidences du projet sur l'environnement sont jugées comme faibles ;
- Score compris entre (2 –3), les incidences du projet sur l'environnement sont jugées modérées ;
- Score compris entre (3 –4), les incidences du projet sur l'environnement sont jugées comme fortes.

- Niveau et type d'incidences

Comme il est précisé dans la méthodologie p333 du rapport environnemental et dans la description des incidences p121 et suivantes du rapport environnemental : 8 niveaux d'incidences sont relevés allant de l'incidence négative faible à l'incidence permanente ou temporaire

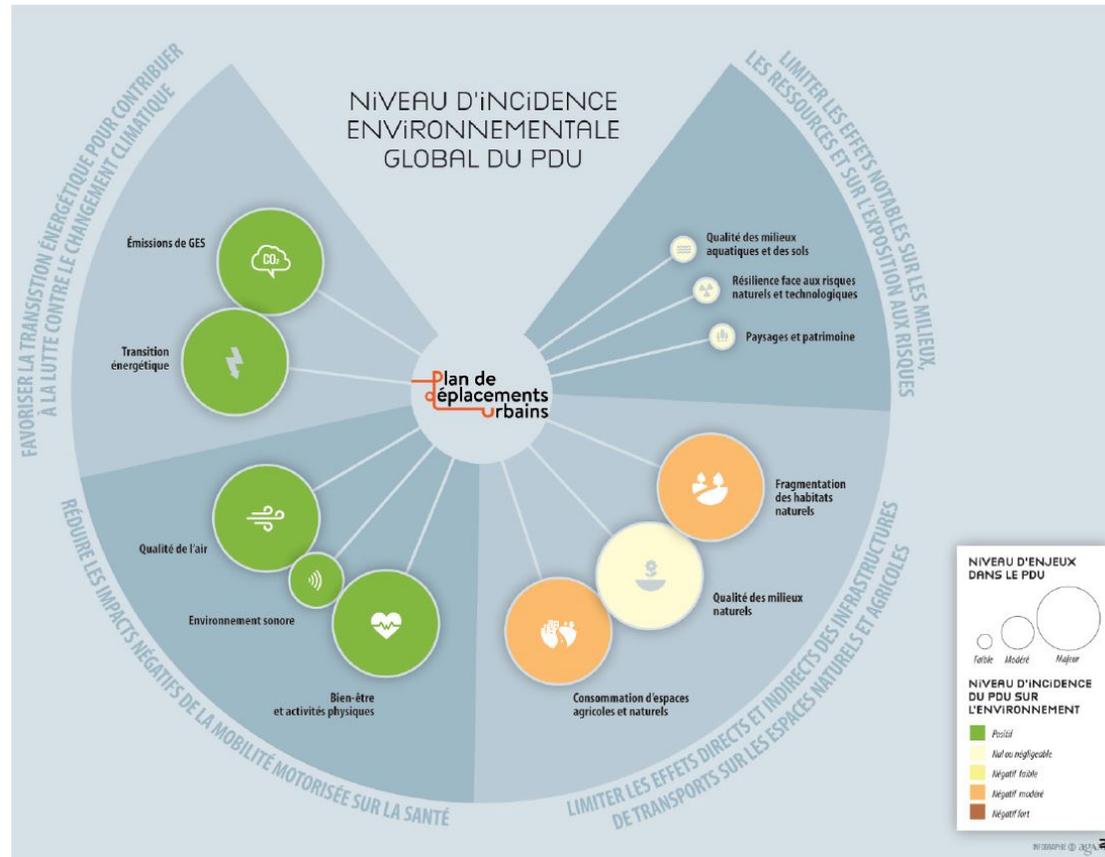
Comme précisé précédemment, étant donné l'importance du nombre d'opérations du PDU et l'absence de précision (dimensionnement, localisation précise), il est impossible d'apporter une évaluation environnementale précise projet par projet, notamment pour les incidences probables apportées par la création d'infrastructures de transport en phase chantier, incidences généralement temporaires.

#### 4-3 Les mesures ERC

**RECOMMANDATION 6 (1-3-5) « La MRAe recommande de revoir les mesures d'évitement standardisées telles que « réinterroger les tracés », préciser et rendre plus opérationnelles les préconisations et les mesures du type « limiter l'urbanisation (vigilance sur le zonage des PLUi) ».**

Conformément aux dispositions de l'article R 122-20 du code de l'environnement : « I. L'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. » **Le PDU est un document stratégique qui nécessite une évaluation globale par levier et non une évaluation par opération.**

Ainsi, les incidences du projet présentées dans le document ci-dessous, indiquent que le projet de PDU présente une incidence globalement positive.



Les PLM apporteront lors de la déclinaison des actions, un chapitre qui abordera plus précisément les impacts environnementaux ainsi que les mesures de limitations de l'urbanisation quand celles-ci seront nécessaires en lien avec les documents d'urbanisme inhérents.

## **5 - LE SUIVI DES EFFETS DU PDU**

**RECOMMANDATION 7 (1-3-6) :** « *La MRAe recommande de compléter le tableau des indicateurs par des indicateurs reliés à chacune des actions et par des indicateurs spécifiques à l'environnement. Elle recommande également d'établir pour chaque indicateur un « point zéro » et une valeur cible à 2030.* »

Comme décrit p.312 à 314, le suivi du PDU s'appuie sur deux familles d'indicateurs :

- 33 indicateurs de suivi en lien chacun avec un des objectifs du PDU, y compris des indicateurs environnementaux ;
- Un suivi par action et par opération (250), avec une grille décrite page 314.

Il est à noter que les effets positifs du PDU sont en grande partie liés au cumul et à l'interaction des différentes actions. Par exemple, la maîtrise du stationnement conditionne le report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière et vers les transports en commun en particulier. Par conséquent, l'évaluation des effets du PDU ne peut pas s'appuyer sur le cumul d'indicateurs par action, mais bien sur des indicateurs globaux de mobilité, d'impact environnemental, ...

La construction des points zéros et valeurs cibles pour les indicateurs par actions feront l'objet de la première réunion du Comité de Pilotage du suivi du PDU.

Le point zéro et les valeurs cibles des indicateurs généraux sont les objectifs du PDU.

**RECOMMANDATION 8 (1-3-7)** « *La MRAe recommande de compléter les informations fournies dans le document par des données en matière de véhicules/kilomètres et de voyageurs/kilomètres (et de tonnes/kilomètres pour le fret) afin d'avoir une approche différente et complémentaire des parts de marché des différents modes et de mieux apprécier certains effets environnementaux.* »

Les parts modales sont déterminées selon la méthode d'évaluation du projet retenu, décrite à partir de la page 288 du projet de PDU. Il est indiqué que les résultats sont exprimés en kilomètres parcourus en véhicules solo (moto et auto) ou poids lourds. A la page 292 le résultat est exprimé en pourcentage de variation par rapport à l'année 2017, année de référence. Selon la Métropole, ce mode d'expression est plus réaliste et pédagogique que l'expression en millions de kilomètres.

Pour rappel, la méthodologie d'évaluation abondamment décrite reste une évaluation, donc représentative de « masses », de « généralités ». Elle ne saurait être confondue avec des relevés ou des points de comptages, qui eux seuls sont susceptibles de conférer une réelle valeur mathématique aux résultats obtenus.

## **6 - HIERARCHISATION**

**RECOMMANDATION 9 (2-1-1) :** « *La MRAe recommande de prioriser les projets dans l'hypothèse où l'ensemble des ressources financières ne pourrait être mobilisé, à l'aide de critères notamment environnementaux.* »

Le projet de PDU est un et unique, en cela toutes les opérations composant toutes les actions du projet lui-même constituant les 7 leviers sont indispensables pour atteindre les objectifs que la Métropole s'est assignée ainsi qu'aux obligations qui s'imposent à elle. Une hiérarchisation en fonction des ressources financières induirait le report de certains projets au-delà de la période du PDU (2020-2030). La Métropole entend soutenir la réalisation de l'ensemble du projet à travers les moyens présentés dans le levier intitulé : « se donner les moyens de réussir ».

## **7- FUTURS SCHEMAS DIRECTEURS**

**RECOMMANDATION 10 (2-1-2) :** « *La MRAe recommande de doter les différents schémas directeurs d'une évaluation environnementale permettant d'éclairer la Métropole sur leurs enjeux environnementaux et potentiels effets.* »

Les schémas directeurs de transports collectifs en site propre, des modes actifs, d'armature ferroviaire et le schéma stratégique des voiries structurantes comporteront un volet environnemental des scénarios retenus.

## **8 - FUTURS PLANS LOCAUX DE MOBILITE**

**RECOMMANDATION 11 (2-1-3) :** « *La MRAe recommande de définir un cadre pour l'élaboration des plans locaux de mobilité et de décliner les objectifs quantitatifs, notamment en termes de parts modales, par bassin de proximité. La MRAe recommande de rechercher l'articulation des plans locaux de mobilité avec les PLUi afin de concrétiser la cohérence urbanisme / transport qui constitue l'une des clés de la réussite des politiques de mobilité durable.* »

C'est bien l'objectif des plans locaux de mobilité (PLM). En effet, ils déclineront les objectifs de part modale par bassin de mobilité. Ils tiendront compte des résultats de l'enquête mobilité 2020 dont les résultats seront exploitables début 2022.

La cohérence urbanisme/transport constitue, à l'échelle des bassins de proximité, une des raisons d'être des plans locaux de mobilité. En effet, il s'agit sur ce périmètre de prendre en considération l'ensemble des opérations d'aménagements structurants, ainsi que les projets urbains identifiés dans les PLUi correspondants. Les emplacements réservés d'équipement de mobilité connus pourront être identifiés à cette échelle.

En terme méthodologique, les plans locaux de mobilité constituent une déclinaison du PDU. En cette qualité, ils s'appuient sur celui-ci, sur les études pré-opérationnelles des projets qui auront pu être conduites ainsi que les résultats des différents schémas directeurs prévus. En aucun cas, les plans locaux de mobilité ne peuvent inclure de nouveaux objectifs, pas plus que de nouvelles actions. Ils précisent le PDU sans en changer le contenu.

## **9 - LA METHODE D'EVALUATION DE LA BAISSSE DU VOLUME DES DEPLACEMENTS**

**RECOMMANDATION 12 (2-1-4) :** « *La MRAe recommande de fixer entre 2017 et 2030 des objectifs en valeur absolue (en millions de veh.km par an et en nombre de véhicules en moins par jour) de baisse du trafic pour la voiture et la moto et de forte limitation de la hausse prévisible du trafic PL. »*

La projection de croissance de la circulation des poids lourds sur le territoire métropolitain est en très grande partie la conséquence du taux de croissance envisagé par le Grand Port de Marseille Méditerranée, avec un taux de développement de 30%. Sauf à considérer que cette croissance ne sera pas au rendez-vous, il est très difficile de ne pas tenir compte de cette évolution projetée.

Le PDU a prévu de suivre les indicateurs suivants (p.313 du projet de PDU) :

- Le nombre de kilomètres parcourus en Poids Lourds chaque année,
- Le nombre de kilomètres parcourus en poids lourds, tous les 5 ans ;

L'ensemble de ces éléments permettront d'organiser l'évaluation quinquennale du PDU.

## **10 - VALEURS GUIDES OMS**

**RECOMMANDATION 13 (2-2-1) :** « *La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale avec des informations factuelles (tableaux et cartes) montrant l'évolution depuis 2017 au regard de plusieurs niveaux de seuils, et notamment les valeurs recommandées par l'OMS. »*

*« La MRAe tient par ailleurs à rappeler que la pollution particulaire tire également son origine dans l'abrasion des pneus et le freinage, et ce dans des proportions significatives. Dès lors, une baisse importante des niveaux de PM10 et PM2.5 n'apparaît possible qu'au travers d'une diminution du trafic automobile et de véhicules lourds, tous types de motorisations confondues. »*

Cette question est abordée dans l'évaluation environnementale dans le volet qualité de l'air présenté par Amou aux pages 15 et 16 où il est indiqué que « Dans les facteurs d'émissions des véhicules à l'horizon 2030, il n'existe actuellement pas de donnée prospective sur des technologies qui permettraient de filtrer ou de collecter les particules issues des différentes phases d'usures et de re-suspension. De tels systèmes sont à l'étude auprès des constructeurs automobiles mais aucun chiffre n'est disponible au moment de cette étude, aussi bien en matière de consolidation de leur potentiel de réduction ni sur un éventuel déploiement. »

## **11 - ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE**

**RECOMMANDATION 14 (2-2-2) :** « La MRAe recommande de compléter le PDU et son évaluation environnementale avec un volet relatif à la mise en place de zones à faibles émissions mobilité au sein du territoire métropolitain. Elle recommande en particulier de mettre en place une zone sur un secteur large de Marseille et d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions sur la ville d'Aix-en-Provence. »

Le projet de Zone à Faibles Emissions mobilité (Zem) de Marseille répond à ses obligations légales et réglementaires en matière de procédure, indépendantes du projet de PDU.

### **11-1 Le périmètre d'étude actuel de la Zem**

La Métropole a réalisé l'étude de préfiguration de la future Zem de Marseille d'août 2019 à janvier 2021. Depuis l'arrêt du projet de PDU le 19 décembre 2019, les élus du COPIL de la Zem ont retenu le 21/10/19 un périmètre du "centre-ville élargi" de Marseille. D'une superficie d'environ 20km<sup>2</sup>, ce périmètre se compose de l'intérieur des boulevards de ceinture de la Ville de Marseille (Littoral - Euro-méditerranéen 1 et 2 – Lesseps – Plombières – Jarret – Rabattu – Prado 2).

Conformément à ce qui est précisé p110 du PDU, la majorité des populations exposées à une pollution chronique sur le territoire de la Métropole est située dans ce périmètre. Avec 82% (30 600 habitants) de la population métropolitaine exposée à des dépassements réguliers de valeurs limites européennes pour le dioxyde d'azote N<sub>2</sub>O et 48% (256 000 habitants) de la population métropolitaine exposée à des

dépassements réguliers de valeurs limites européennes pour les particules fines de type PM10, ce périmètre présente le meilleur compromis entre efficacité environnementale et acceptabilité sociale de la future Zem.

Conformément à la procédure réglementaire, l'étude de préfiguration a permis une évaluation dans le périmètre retenu :

- De la population concernée par des dépassements des normes européennes de qualité de l'air pour le NO2, les PM10 et les PM2.5 ;
- Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier ;
- De la proportion de véhicules concernés par les restrictions de circulation et, le cas échéant, les dérogations prévues.

Il convient de préciser qu'il n'appartient pas à la Zem d'évaluer la réduction des GES. Ce n'est ainsi pas un objectif poursuivi par l'étude réalisée.

La suite de la procédure de mise en œuvre prévoit la tenue par la Ville de Marseille (autorité actuellement détentrice du pouvoir de police de la circulation) d'une consultation préalable du projet auprès du public et des parties prenantes (au titre des articles L.2213-4-1 du CGCT et L.123-19-1 du Code de l'environnement), puis une campagne réglementaire d'information locale et divers travaux préalables à la mise en œuvre réglementaire (comme l'installation d'une signalisation dédiée).

### **11-2 Quid d'une ZFE sur Aix-en-Provence**

L'étude de faisabilité pour une ZAPA (Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air) sur Aix-en-Provence, réalisée en partenariat avec Amou en 2010 a démontré qu'une mesure de restriction de la circulation sur le Centre-Ville d'Aix-en-Provence n'apporterait pas d'amélioration significative de la qualité de l'air, la majorité des polluants étant émis par l'autoroute de transit qui traverse la ville. De plus, les derniers relevés réalisés par Amou démontrent que la piétonisation et le nouveau plan de circulation du centre ancien ont déjà amélioré la qualité de l'Air.

### **11-3 Quid d'une ZFE sur le périmètre métropolitain**

Un périmètre resserré en facilitant l'acceptabilité des habitants permet ensuite un élargissement du périmètre de restriction en relançant une procédure. L'intégralité des territoires pilotes ayant des Zem déjà actives ont d'ailleurs procédé de cette manière.

Si la création d'un pouvoir de police dédiée à la Zem, qui sera confié aux Métropoles, se confirme dans le cadre du projet de la loi Climat et Résilience, l'opportunité d'une étude sur le territoire métropolitain d'une Zem étendue devra être envisagée. Cela viendrait renforcer à moyen terme les ambitions environnementales du projet de PDU.

## **12 - THEMATIQUE DU BRUIT**

**RECOMMANDATION 15 (2-3) :** « *La MRAe recommande d'accorder une attention plus forte à la thématique du bruit, en complétant l'état initial en matière notamment de points noirs bruit, en mettant en place une série de mesures permettant de réduire les nuisances subies par les riverains des infrastructures de transport, actuelles et futures, notamment pour les secteurs pour lesquels une augmentation du bruit est attendue, ainsi que pour les points noirs bruit* »

Une carte présentant les points noirs du bruit figure à la page 41 de l'état initial de l'environnement figurant en annexe au PDU.

La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à poser un diagnostic de territoire dans la lutte contre le bruit des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des principales industries. Les objectifs de ce texte reposent notamment sur l'établissement d'un cadastre de l'exposition au bruit, afin de permettre l'adoption de plans d'actions en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (PPBE), la préservation des zones calmes, et l'information du public.

La cartographie du bruit de la Métropole est en cours de réalisation et devrait être publiée dans le courant du second semestre 2021. Suite à la publication de ces cartes, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement seront réalisés par la ou les entités opératrices (territoires et gestionnaires de voies).

Dans l'attente, les PPBE des Territoires et des gestionnaires prés existants sur la Métropole s'appliquent, notamment sur les Territoires de Marseille et d'Aix en Provence.

Ces plans territoriaux ne donnent pas d'objectif chiffrés en matière de résorption des Points Noirs du Bruit car c'est au gestionnaire de l'équipement bruyant de définir ces priorités d'actions, la Métropole intervenant uniquement en tant que co-financer.

## **13 - URBANISATION ET PRISE EN COMPTE DU STATIONNEMENT DANS LES PLUi**

**RECOMMANDATION 16 (2-5-1) :** « *La MRAe recommande d'édicter des préconisations plus claires en matière d'urbanisation autour des projets, différenciant les pôles d'échange pour lesquels elle doit être encouragée, des voies de contournements pour lesquelles elle doit être dissuadée.* »

Le PDU a alerté sur ce fait principalement pour les PEM de proximité et les voies de contournement notamment au regard de la cohérence urbanisme mobilité. De plus, les plans locaux de mobilité devront préciser les enjeux d'urbanisme et d'aménagement prévus à l'échelle du bassin de proximité, ce qui permettra d'apprécier réellement la portée et les enjeux des opérations liées à la mobilité.

## **14 - LES PROJETS ROUTIERS**

**RECOMMANDATION 17 (2-5-2) :** « *La MRAe recommande de justifier le maintien dans le PDU de projets routiers et de présenter des solutions de substitution pour chacun d'entre eux. Elle recommande également, dès le stade du PDU, d'évaluer leurs effets sur l'environnement, et de conduire une démarche éviter-réduire-compenser.* »

D'une part, l'approche de ce volet s'effectue au regard du levier « un système routier réinventé, innovant, efficace et durable » dans sa globalité, permettant notamment la mise en œuvre de la multimodalité sur l'ensemble du réseau routier, traduisant un véritable partage de la route au profit des transports collectifs et des modes actifs.

D'autre part, il serait illusoire de penser que « la route, c'est dépassé », c'est pour cette raison que la Métropole a développé une stratégie spécifique sur le sujet routier, plus particulièrement présentée à la page 138 de l'évaluation environnementale du projet.

Enfin, le schéma stratégique de la voirie structurante devra se prononcer sur l'opportunité de tel ou tel projet notamment au regard de ses enjeux en termes d'impact sur la consommation d'espace direct et indirect, mais également au regard de son impact sur la mobilité métropolitaine. C'est à ce niveau pré-opérationnel que les études devront s'attacher à identifier précisément les facteurs de risques environnementaux et les mesures adéquates à prendre.

## **15 - LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES**

**RECOMMANDATION 18 (2-6-1) :** « *La MRAe recommande de reprendre l'analyse d'incidences Natura 2000 avec une étude des interactions entre opérations et sites, et une identification de mesures individualisées d'évitement et de réduction prises au stade du PDU et à prendre ultérieurement. Elle recommande également d'établir un tableau de synthèse intégrant l'analyse faite pour chacun des projets et de réexaminer la cotation des incidences des vingt-deux projets identifiés.* »

Comme rappelé lors des réponses à des recommandations précédentes, l'évaluation environnementale porte sur les actions dans leur ensemble, même si l'analyse a été réalisée pour chaque opération. Compte tenu du niveau d'étude très variable des études connues, et donc parfois des hypothèses réalisées, la Métropole n'a pas souhaité intégrer les analyses opération par opération dans l'évaluation environnementale.

**RECOMMANDATION 19 (2-6-2) :** « *La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale avec une démarche d'évitement et de réduction concernant la biodiversité afin de démontrer que les projets retenus au titre du PDU ont bien évité les milieux naturels les plus sensibles.* »

La phase d'évitement a été la principale préoccupation du PDU dès l'élaboration du plan d'actions et de l'Agenda de la mobilité. Cette philosophie « d'évitement » est expliquée dans le résumé non-technique en page 19-20 du rapport environnemental.

L'élaboration du PDU s'est faite sur des principes de renforcement des centralités urbaines existantes et sur des principes de renouvellement urbain : 92% des projets de création ou modernisation des PEM, échangeurs et parkings relais et 79% du linéaire total d'infrastructures sont situés dans le tissu urbain existant (les navettes maritimes sont exclues du calcul). Les créations brutes de voiries ou voies ferrées dans les espaces naturels, agricoles et forestiers ne représentent que 4,9% du total inscrit au PDU ce qui est particulièrement faible.

Cet état de fait a de fortes conséquences sur le bilan globalement positif, nul ou faible des actions du PDU sur les espaces naturels et agricoles, la biodiversité, les patrimoines et paysages, la qualité des milieux aquatiques et des sols, la résilience face aux risques naturels et technologiques...

En concentrant l'essentiel des opérations dans l'espace urbain existant, le travail préalable d'analyse des densités a permis au PDU d'éviter un grand nombre d'effets sur les impacts naturels et agricoles, participant pleinement à la phase ERC d'Evitement. L'essentiel des opérations

du PDU étant en renouvellement, le PDU a donc un impact global limité sur ces enjeux environnementaux au regard de l'échelle métropolitaine du plan.

Pour cette même raison, l'innovation principale de l'évaluation environnementale a été d'intégrer un enjeu majeur de cohérence urbanisme-transport en évaluant la probabilité d'une consommation d'espace indirecte (consécutives aux opérations, notamment aux PEM), et d'en énoncer des mesures en cohérence avec les compétences d'un document d'urbanisme (type SCOT ou PLUi).

Individualiser les mesures n'est pas dans la philosophie du PDU qui évalue l'ensemble des actions et non pas les 250 opérations le composant. Ce sont bien les études d'impacts inhérentes à chaque opération qui évalueront individuellement l'impact environnemental, l'exercice du PDU le mesure globalement tel que le préconise le code de l'environnement pour les plans et programmes.

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

*La réponse du Maître d'Ouvrage aux recommandations de la MRAe revêt un caractère à la fois technique mais aussi pédagogique et circonstancié. La commission d'enquête note que le Maître d'Ouvrage s'est attaché méticuleusement à apporter des réponses structurées qui intéresseront les services avertis. En revanche le public aura bien du mal à s'y retrouver dans les arguments chiffrés qui auraient gagnés à faire l'objet d'une certaine vulgarisation envers les particuliers, associations ou collectifs, ne maîtrisant pas de telles connaissances scientifiques.*

*Devant cet échange particulièrement abondant d'arguments techniques et scientifiques de haut niveau avancés de part et d'autre, la commission d'enquête, non experte en la matière, se trouve incompétente pour fournir un avis circonstancié sur les 19 recommandations de la MRAe et leur réponse du MOA. Elle note cependant qu'il a systématiquement défendu sa position pour chaque recommandation.*

*La commission rappelle que ce rendu des réponses du Maître d'Ouvrage versé au rapport devrait permettre aux différents contributeurs ayant sollicité des précisions sur les registres (papier ou numérique) d'en connaître la teneur, d'autant que nombre d'entre eux ont fait leur les recommandations de la MRAe, s'en inspirant pour manifester leur opposition au projet de PDU.*

Nota : La MRAe dans ses Avis, ne peut émettre en termes de vocabulaire que des « Recommandations » lesquelles sont en fait à considérer comme des « Réserves ». (Source : la MRAe lors de la Formation Initiale des commissaires enquêteurs).



## CHAPITRE - 8

# CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Il a été rendu compte dans le présent Rapport de la commission d'enquête :

- De l'exposé de la mission
- De la publicité de l'enquête
- De la constitution du dossier de l'enquête
- Du déroulement de l'enquête
- Des principaux sujets soulevés par le public et recueillis pendant l'enquête faisant l'objet d'un Procès-Verbal de synthèse
- De la réponse du MOA au Procès-verbal de synthèse
- De l'analyse, des avis ou commentaires de la commission d'enquête au Mémoire en Réponse du MOA.

### **La commission d'enquête au terme de son enquête :**

- **Vu** les articles L123.1 à L 123-18 et R123.1 à R123-27 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques comportant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- **Vu** la désignation de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif de Marseille, en date du 24 juillet 2020
- **Vu** l'arrêté métropolitain d'Aix- Marseille-Provence, en date du 19 mars 2021,
- **Vu** les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage effectués réglementairement
- **Vu** le dossier d'enquête publique réglementairement constitué, portant sur le Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)
- **Vu** les observations et requêtes formulées par le public et les avis des instances sollicitées en amont par la Métropole Aix-Marseille-Provence et consignées dans les 106 registres papier, sur le registre numérique et sur l'adresse mail dédiée à la Métropole.
- **Vu** les nombreux entretiens du public avec les trois commissaires enquêteurs durant les 24 permanences en présentiel et les 3 permanences téléphoniques
- **Vu** le procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur notifié au Maître d'Ouvrage le 14 juin 2021, inclus dans le rapport,
- **Vu** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage non signé, sans date, mais remis à la commission le 6 juillet 2021, inclus dans le présent rapport,

- ✓ **Considérant** que le dossier constitué présenté au public donne une vision globale du Projet de Plan de Déplacements Urbains dans ses grandes lignes stratégiques à l'horizon 2030
- ✓ **Considérant** que le dossier d'enquête mis à la disposition du public est conforme et très documenté avec des données techniques d'un certain niveau, mais fort heureusement complété d'une note de présentation non technique, compréhensible et accessible à la lecture d'un public non averti.
- ✓ **Considérant** que l'information du public a été réglementairement effectuée, notamment par voie de presse, par l'affichage de l'avis d'enquête dans toutes les mairies et aux sièges de Territoire de la Métropole.
- ✓ **Considérant** que le public a eu tous les moyens possibles mis à sa disposition, notamment numériques, pour pouvoir s'exprimer et déposer ses observations
- ✓ **Considérant** que le Maître d'Ouvrage a su tenir compte des fortes contraintes sanitaires liées à une pandémie internationale et trouver le bon créneau pour lancer cette enquête publique dans les meilleures conditions possibles, avec le souci de maintenir le cap de l'approbation du Plan de Déplacements Urbains avant la fin de l'année
- ✓ **Considérant** qu'un nombre très important de personnes, de collectifs, d'institutions et de collectivités territoriales ont pu exprimer leur avis et déposer leurs requêtes sur le Projet, mais aussi pour certains de faire des propositions sous forme de dossiers à l'intention du Maître d'Ouvrage, permettant ainsi à la commission d'enquête de dégager des centres de préoccupation ou d'inquiétude au regard de la politique de mobilité particulièrement dénoncée sur ce vaste territoire de la Métropole, en particulier dans le bassin marseillais.
- ✓ **Considérant** que l'enquête publique a permis de dégager des thèmes majeurs et bien identifiées à soumettre au Maître d'Ouvrage pour qu'il puisse ajuster son Plan enrichi des contributions recueillies pendant l'enquête publique et ce, avant de le présenter en conseil métropolitain pour adoption.
- ✓ **Considérant** que le Maître d'Ouvrage a facilité le travail de la commission d'enquête par un dialogue constructif permanent pendant près d'une année et par l'attribution gracieuse d'une salle au Pharo pour assurer ses réunions collégiales,
- ✓ **Constatant** que le Maître d'Ouvrage a fourni en retour un travail conséquent dans ses deux Mémoires en Réponse (à la commission d'enquête et à la MRAe) pour éclairer la commission et le public sur les principaux thèmes retenus qui s'étaient dégagés de l'enquête au travers d'un millier de contributions s'ajoutant aux avis pertinents de la MRAe et des PPA, permettant ainsi à tous ces contributeurs mais aussi à toutes les communes de la Métropole d'y puiser les informations nécessaires complémentaires utiles à leur dialogue constructif avec la Métropole, désormais seule Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son Territoire.

Ceci exposé, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres émet un :

## AVIS FAVORABLE

*Sous condition impérative de levée des réserves par le Maître d'ouvrage*

### ASSORTI de QUATRE RESERVES et de SIX RECOMMANDATIONS

#### Première Réserve :

La commission constate que la Ville de Marseille représentant près de la moitié des métropolitains a versé au dossier pendant le temps de l'enquête publique, une délibération dense et très argumentée en date du 5 octobre 2020, portant sur un nombre conséquent de points relatifs à la mobilité et aux déplacements sur son territoire communal.

La commission demande à ce que tous ces points soient expressément pris en considération par le Maître d'Ouvrage, au même titre qu'il l'avait fait dans son travail d'élaboration du PDU avec la précédente municipalité : les nouvelles orientations ou inflexions délibérées se doivent de figurer dans le document de planification PDU horizon 2030, de façon à ce que les quatre Plans Locaux de Mobilité à élaborer très prochainement puissent les décliner sur le terrain de ces quatre bassins de proximité marseillais.

Il appartient au Maître d'Ouvrage de rencontrer sans tarder les acteurs décisionnaires de la Ville de Marseille afin d'engager un travail constructif sur les nombreuses et différentes problématiques rattachées au PDU concernant leur territoire, dans le but de les intégrer - tout ou partie - dans le PDU à approuver.

Ce travail de réécriture du projet actuel du PDU avant présentation au conseil métropolitain pour approbation, est jugé impératif par la commission d'enquête et demeure l'essence même du résultat de toute enquête publique.

**Seconde Réserve :**

**La commission fait sienne les réserves de l'Etat et de la Région concernant la soutenabilité en matière financière ainsi que la formalisation des engagements attendus des partenaires au projet.  
La commission d'enquête demande donc au Maître d'Ouvrage de se conformer à l'obligation réglementaire (R 1214-1 Code des Transports) en intégrant les documents requis au PDU à approuver.**

**Troisième Réserve :**

**Les incohérences relevées dans le projet de PDU par la commune d'Auriol au regard du PADD voté par le Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile doivent être corrigées dans la version du PDU à approuver.**

**Quatrième Réserve :**

**La commission demande à ce que le PDU finalisé tienne strictement compte des dispositions contenues dans le SRADDET et approuvées par le Conseil Régional en 2019, répondant ainsi aux réserves émises par le Préfet de Région PACA et le Président de Région PACA.**

### Première Recommandation :

La commission adhère à la réserve du Préfet de Région de soumettre à nouveau à enquête publique le PDU approuvé qui serait susceptible d'être modifié par de nouvelles actions décidées et déclinées au sein des Plans Locaux de Mobilité.

C'est en effet la seule procédure transparente qui permette l'information et l'expression du public sur des projets de mobilité touchant leur quotidien.

Il appartiendra à l'Autorité Organisatrice de Mobilité d'en définir le périmètre.

Une vigilance sur ce point devra être exercée par tous les acteurs locaux.

### Seconde Recommandation :

La commission constatant l'engouement de très nombreux contributeurs pour le mode déplacement à vélo, accentué par les effets de la pandémie, recommande au Maître d'Ouvrage de porter un effort beaucoup plus ambitieux sur son plan vélo datant de 2019, en engageant sans tarder la réalisation de nouvelles pistes cyclables conformes et surtout sécurisées, en y consacrant une part du budget mobilités très significative et en y associant étroitement les différents acteurs, notamment les associations cyclistes qui se sont manifestées avec force durant l'enquête publique.

### Troisième Recommandation :

La commission recommande expressément que le rapport en cours de la mission interministérielle sur la création de l'Etablissement Public d'investissement à fiscalité propre comme source de financement du projet soit effectivement joint en annexe au PDU à approuver.

### Quatrième Recommandation :

La commission recommande vivement au Maître d'Ouvrage de laisser un libre accès public au site internet de son prestataire de service « Registre Numérique » pour lui permettre de consulter l'ensemble des contributions et dossiers déposés pendant l'enquête.

Cette mesure est à valider pour une année, à l'instar de la mise en ligne du Rapport d'enquête imposée par la Loi.

### Cinquième Recommandation :

La commission recommande au Maître d'Ouvrage :

- De mettre en conformité le document à approuver avec sa nouvelle dénomination induite par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 à savoir « Plan de Mobilité »
- D'adapter la durée du Plan fixée à 10 ans à compter de son approbation, soit un Plan 2022-2032.

**Sixième Recommandation :**

Devant la richesse du millier de contributions déposées sur les registres, le Maître d'Ouvrage est invité à y puiser les actions possibles de nature à améliorer les objectifs de mobilité et à les intégrer dans l'élaboration des prochains Plans Locaux de Mobilité, en concertation avec les acteurs locaux.

***Il n'en reste pas moins qu'au-delà de ces 4 réserves et 6 recommandations, la commission d'enquête invite le Maître d'Ouvrage à tenir compte des multiples avis motivés qu'elle a émis tout au long du chapitre 7, suite aux réponses fournies aux 87 questions que la commission lui avait soumises dans son Procès-Verbal de synthèse.***

**Dernière minute !**

Les membres de la commission d'enquête, qui s'attachent à suivre de près l'actualité environnementale au sens large, viennent d'apprendre la promulgation très prochaine de la **Loi Climat et Résilience** après des travaux législatifs particulièrement denses. Nul doute que cette Loi aura une incidence sur l'actuel projet du PDU, avec des contraintes beaucoup plus drastiques visant la sécurité sanitaire des citoyens, la préservation accrue de la biodiversité et les moyens pour lutter contre le dérèglement climatique.

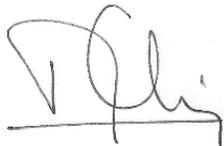
Concernant les objectifs chiffrés prévus dans l'actuel projet, certains comme la réduction des Gaz à Effet de Serre (26,4% projet PDU) devront à coup sûr être réévalués (40% dans cette Loi) d'autant que vont s'ajouter concomitamment d'autres normes imposées à la France par l'Union Européenne (55%) et les demandes du Conseil d'Etat de tout mettre en œuvre pour les infléchir sous 9 mois...

Le Maître d'Ouvrage aura à en tenir compte dans le contenu du PDU à approuver en conseil métropolitain.

*Fait et clos à Marseille, le 14 juillet 2021*

**Alain CHOPIN**

*Président de la commission d'enquête*



**Guy SANTAMARIA**

*Commissaire enquêteur*



**Christian PELLET**

*Commissaire enquêteur*



## INVENTAIRE DES 38 PIÈCES VERSEES AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

---

N°	Chronologie	Description des pièces
1	27/06/2019	Plan vélo MAMP
2	19/05/2020	Memento CNCE mesures Covid-enquête-publique
3	20/07/2020	Décision désignation commission enquête
4	13/10/2020	ARRETE d'ouverture EP PDU
5	13/10/2020	Avis d'enquête publique Affiche jaune
6	13/10/2020	Notice présentation démarche PDU
7	30/10/2020	ARRETE de REPORT d'EP PDU
8	30/10/2020	Avis de report EP
9	08/03/2021	Avis ACCM HORS DELAI
10	19/03/2021	ARRETE d'ouverture EP PDU
11	19/03/2021	Avis d'Enquête Publique Affiche jaune
12	24/03/2021	Flyer PDU
13	26/03/2021	PPA avis complémentaires
14	31/03/2021	Justificatif publicité TPBM
15	02/04/2021	Justificatif publicité La Marseillaise
16	02/04/2021	Justificatif publicité La Provence BDR
17	02/04/2021	Justificatif publicité La Provence Vaucluse
18	02/04/2021	Justificatif publicité Var Matin
19	19/04/2021	Présentation Plan Déplacement Urbain
20	19/04/2021	Réunion de Lancement Enquête Publique

21	21/04/2021	Incident Pertuis
22	26/04/2021	Justificatif publicité La Marseillaise
23	27/04/2021	Justificatif publicité la Provence BDR
24	27/04/2021	Justificatif publicité la Provence Vaucluse
25	27/04/2021	Justificatif publicité Var Matin
26	04/05/2021	Tableau récapitulatif dates réception des avis PPA
27	06/05/2021	Demande délai supplémentaire pour remise du PV Synthèse
28	14/05/2021	Traitement avis PPA hors délais
29	14/06/2021	Procès-verbal de synthèse PDU-AMP
30	16/06/2021	Fréquentation site Métropolitain
31	01/07/2021	Certificats d'affichage
32	01/07/2021	Dates de signature des certificats d'affichage
33	01/07/2021	Relance pour dépôt mémoire en réponse de AMP
34	05/07/2021	Réponse AMP pour dépôt mémoire en réponse
35	06/07/2021	Accusé réception mémoire en réponse
36	06/07/2021	Mémoire en Réponse AMP au Procès-verbal de synthèse
37	06/07/2021	Mémoire en Réponse Annexe 2 Modalités Financement PDU
38	06/07/2021	Mémoire en Réponse Annexe 3 Courrier TCSP Val 'Tram