

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL DE TERRITOIRE  
ISTRES-OUEST PROVENCE**

**N° CT5-217/21**

**Objet de la délibération :**

**Approbation du Plan de Mobilité métropolitain - Avis du Conseil de Territoire**

L'an deux mille vingt et un, le 13 décembre, le Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence, régulièrement convoqué s'est réuni en nombre prescrit par la loi sous la présidence de M. Yves VIDAL.

**Secrétaire de séance :**

M. Martial ALVAREZ

**Etaient présents :**

M. Martial ALVAREZ, M. Eric CASADO, M. Patrick GRIMALDI, M. Hatab JELASSI, Mme Claudie MORA, Mme Maryse RODDE, M. Yves VIDAL

**Etaient excusés et représentés :**

M. François BERNARDINI à M. Martial ALVAREZ, M. Daniel GAGNON à M. Yves VIDAL, M. Jean HETSCH à M. Hatab JELASSI, Mme Nicole JOULIA à M. Eric CASADO, M. Frédéric VIGOUROUX à Mme Maryse RODDE

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

Monsieur le Président du Conseil de Territoire soumet au Conseil le rapport suivant :

L'article L. 5218-7 du Code général des collectivités territoriales prévoit que préalablement à leur examen par le Conseil de la Métropole, le Conseil de Territoire est saisi pour avis des rapports de présentation et des projets de délibération satisfaisant aux deux conditions suivantes :

- leur exécution est spécifiquement prévue, en tout ou partie, dans les limites du territoire ;
- ils concernent les affaires portant sur le développement économique, social et culturel, l'aménagement de l'espace métropolitain et la politique locale de l'habitat.

Le Conseil de Territoire émet un avis dans le délai fixé par la Présidente du Conseil de la Métropole. Sauf urgence dûment constatée par l'organe délibérant de la Métropole, ce délai ne peut être inférieur à quinze jours, à compter de la saisine du Conseil de Territoire. A défaut d'avis émis dans ce délai, le Conseil de la Métropole délibère.

Le Conseil de Territoire reçoit communication des pièces relatives aux affaires qui lui sont soumises. L'avis ou, à défaut, le document prouvant que le Conseil de Territoire a été saisi dans les délais est joint au projet de délibération et est annexé à la délibération du Conseil de la Métropole.

En l'espèce, le Conseil de Territoire a été saisi pour avis, par courrier de la Présidente de la Métropole en date du 30 novembre 2021 sur le projet de délibération au Conseil de la Métropole, portant approbation du Plan de Mobilité métropolitain, joint à la présente délibération.

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

**Le Conseil de Territoire,**

**VU**

Le Code général des collectivités territoriales ;

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

La délibération n° FBPA 057-9159/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 décembre 2020 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence ;

La saisine de la Présidente de la Métropole par courrier du 30 novembre 2021.

## **CONSIDERANT**

Que conformément aux dispositions de l'article L. 5218-7 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence a été saisi pour avis, par courrier de la Présidente de la Métropole en date du 30 novembre 2021 du projet de délibération au Conseil de la Métropole portant approbation du Plan de Mobilité métropolitain, préalablement à son examen par le Conseil de la Métropole.

**Oùï le rapport ci-dessus**

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

**DELIBERE**

**Article unique :**

Le Conseil de Territoire rend un avis favorable sur le projet de délibération au Conseil de la Métropole portant approbation du Plan de Mobilité métropolitain, joint à la présente délibération.

A l'unanimité des membres présents et représentés

Certifié conforme  
Le Président du Conseil de Territoire  
Istres-Ouest Provence

Signé : François BERNARDINI

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

## RAPPORT AU CONSEIL DE LA MÉTROPOLE

### Transports, Mobilité durable

#### ■ Séance du 16 décembre 2021

8270

#### MOB-001-16/12/2021-CM

#### ■ Approbation du Plan de Mobilité métropolitain

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

##### **1) Le contexte législatif et réglementaire :**

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le Conseil de la Métropole a lancé la démarche du Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur le ressort territorial de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Le PDU a pour objet de définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises, tous modes confondus, sur une période de 10 ans. C'est une démarche réglementaire de planification et de programmation qui indique les modalités de mise en œuvre ainsi que le financement de son plan d'actions.

Ce document, qui anticipe les évolutions à long terme de la politique de mobilité métropolitaine, vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement, la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Il impose une coordination entre les acteurs institutionnels, associant l'Etat, la Région, le Département, les Communes, ainsi que les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable limitrophes de la Métropole.

Avec l'entrée en vigueur de la loi d'Orientations des Mobilités adoptée le 24 décembre 2019, applicable pour les PDU en cours d'élaboration au 1er janvier 2021, le projet de Plan de Déplacements Urbains devient Plan de Mobilité.

Selon l'article L1214-7 de la Loi Orientation des Mobilités, le Plan de Mobilité est compatible avec les SCOT en vigueur sur le périmètre métropolitain avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET), approuvé par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur le 26 juin 2019, ainsi qu'avec le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA), révisé le 17 mai 2013. Les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) doivent quant à eux être compatibles ou rendus compatibles avec le Plan de Mobilité. Le Plan de Mobilité est compatible avec le Plan Climat-Air-Energie Métropolitain (PCAEM) mentionné à l'article L22-26 du code de l'Environnement lorsque ce dernier recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Par ailleurs, le Plan de Mobilité est en cohérence avec les orientations stratégiques des autres documents cadres de la Métropole (projet métropolitain, agenda économique...). Il participe ainsi à un projet d'aménagement d'ensemble qui articule urbanisme, mobilité et enjeux environnementaux. Le Plan de Mobilité, c'est aussi la première étape de mise en œuvre d'une stratégie de mobilité à l'horizon 2050. Son plan d'actions, établi pour les 10 prochaines années, sera ensuite décliné dans des plans locaux de mobilité (PLM), qui préciseront ces actions à l'échelle des 25 bassins de proximité définis sur la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le projet de PDU a fait l'objet d'une large concertation auprès des habitants, de mars 2018 à octobre 2019, à travers 19 ateliers thématiques répartis sur le territoire ayant réuni 436 personnes, deux enquêtes grand public ayant reçu 3 000 réponses ; puis un registre numérique qui a permis à 17 000 visiteurs de prendre connaissance du projet. La Métropole a également reçu 116 contributions écrites. Le processus s'est achevé avec la rencontre des communes et des territoires, aux fins d'assurer la cohérence du Plan de Mobilité avec les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux. Le bilan de la concertation a été adopté par délibération du Conseil Métropolitain le 19 décembre 2019.

## 2) Les grandes orientations du Plan de Mobilité 2020-2030:

L'objectif du Plan de Mobilité consiste en premier lieu à lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique, en favorisant l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture solo, et une meilleure organisation du transport de marchandises afin de contribuer efficacement à la préservation de la santé publique. Face à ces enjeux, et en s'inscrivant dans un horizon à 2050, la Métropole Aix-Marseille-Provence a pour ambition de développer un système de mobilité pour tous, répondant à la diversité des besoins des habitants d'un territoire multipolaire. La stratégie du Plan de Mobilité représente une première étape, conditionnée par la mise en œuvre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la gare souterraine de Marseille Saint Charles, attendue au-delà de 2030, afin d'offrir un service de type RER métropolitain constituant l'armature structurante du réseau de transports en commun desservant les différentes polarités métropolitaines. Les autoroutes seront configurées pour permettre le développement des transports collectifs à haut niveau de service (cadencés avec des voies dédiées) et inciter à l'usage collectif de la voiture. Un réseau de pistes cyclables interconnectées et sécurisées maillera le territoire et desservira les pôles d'échanges multimodaux connectés au système global de mobilité. Le réinvestissement des centres-villes favorisera la convivialité, le lien social, le commerce de proximité et les filières courtes, accordant ainsi plus de place aux piétons, vélos et autres modes actifs, La transition énergétique de la mobilité, le télétravail, les achats à distance favoriseront également la qualité de la vie dans ces espaces. La chaîne logistique de transport de marchandises aura été restructurée, en s'appuyant principalement sur le réseau ferré et fluvial, et sur une organisation urbaine adaptée, peu consommatrice d'énergie et d'espace.

Le système de mobilité global est pensé dans une logique évolutive et agile pour intégrer les possibilités offertes par les innovations technologiques et sociétales (véhicules autonomes, décarbonés et connectés).

La Plan de Mobilité à 2030 constitue ainsi une étape vers cette vision à long terme de la mobilité métropolitaine. Il se décline selon 4 enjeux majeurs et 17 objectifs opérationnels, 7 leviers déclinés en 117 actions:

- « Un système vélo global », dans lequel le vélo a vocation à devenir un mode de déplacement du quotidien pour les courtes et moyennes distances. La Métropole prévoit un ensemble d'actions cohérentes pour bâtir un véritable système autour de deux volets : un réseau cyclable maillé et sécurisé, et des services pour faciliter son usage. Ce maillage principal sera complété par un réseau secondaire, élaborée à l'échelle des 25 plans locaux de mobilité, permettant la desserte des équipements de proximité, ainsi que le déploiement de plusieurs services : stationnement sécurisé, équipements, réparation, intermodalité, information, communication digitale et sensibilisation;
- « Un système de transport collectif performant ». Le Plan de Mobilité s'inscrit dans une stratégie à long terme qui vise à décliner le concept de « RER métropolitain ». Dans son plan d'actions à 2030, il en préfigure la première étape selon trois axes :
  - Débloquer et moderniser le nœud de St-Charles, qui contraint le développement et la fiabilité du système ferroviaire ;
  - Développer le Réseau Express Métropolitain : un réseau de transport interurbain ferroviaire et routier rapide, fiable et à haut niveau de service ;
  - Réaliser plus de 200 km de THNS urbains (Transport à Haut Niveau de Service): métro, tramway, transport par câble et bus à haut niveau de service (Bus+), sur 14 communes.

« Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable ». La stratégie de ce système repose prioritairement sur la réduction de la circulation automobile, l'introduction de la multimodalité et la hiérarchisation de ce réseau de manière à optimiser son usage, ainsi que sur un système logistique plus durable favorisant le fret ferroviaire et fluvial.

- « Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux (PEM) », situé au cœur des politiques de mobilité. Les PEM sont les garants de l'intermodalité, les pivots du système de mobilité métropolitain, le lieu où les usagers trouvent un panel de services de mobilité à leur disposition, adapté, varié et complémentaire.
- « Des espaces publics partagés et attractifs », confortables et accueillants, condition déterminante pour développer les modes actifs et ainsi améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains. La Zone 30 devient la référence métropolitaine en matière d'aménagement des voies locales notamment des centres-villes. En matière de livraisons les communes de la Métropole devront harmoniser leur réglementation d'ici 2025. Le Plan de Mobilité organise la maîtrise et la régulation du stationnement afin de contribuer au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, en contraignant le stationnement dans les centres-villes, en particulier celui des actifs sédentaires, en le redéployant notamment dans les parcs-relais.
- « Un service de mobilité simple, agile et accessible à tous », ces services devront être simples d'accès pour tous, à travers la tarification, l'achat des titres de transport et l'information. Ils devront également intégrer un bouquet de services publics et privés, facilitant la multimodalité. Le droit à la mobilité implique d'accompagner les publics les plus fragiles dans leurs pratiques et besoins, via des services dédiés avec une tarification adaptée.
- « Se donner les moyens de réussir », dans la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité, de manière coordonnée, en lien avec les différents partenaires impliqués et acteurs concernés. Le Plan de Mobilité prescrit 6 schémas stratégiques (Schémas directeurs : des Transports Collectifs en Site Propre, du stationnement, de la logistique, des modes actifs, schéma armature ferroviaire, schéma stratégique de la voirie structurante) définissant le cadre et la vision à 2050 de la mobilité métropolitaine. Ces schémas alimenteront les 25 Plans Locaux de Mobilité.

La nature multipolaire et la très grande taille de la Métropole nécessitent de développer une approche de proximité, destinée à favoriser l'appropriation du Plan de Mobilité par les habitants et les communes, à l'échelle locale. Six bassins de mobilités ont été identifiés sur la base de différentes études et outils d'analyse territoriale. Ils ont été subdivisés en 25 bassins de proximité, sur la base de critères de continuité, de cohérence et de densité, correspondant à une logique de bassin de vie. C'est sur ces périmètres que les actions du Plan de Mobilité seront déclinées, dans le cadre des futurs plans locaux de mobilité à raison de 5 plans par an sur 5 ans. Cette déclinaison s'opérera au plus près du terrain, et en association étroite avec les acteurs locaux.

L'approche par levier d'actions et leur déclinaison territoriale sont complétées par une vision transversale, mettant l'accent sur 6 thèmes à fort enjeux métropolitains: l'enseignement et la jeunesse, les zones d'activité et d'emploi, le tourisme, les loisirs et la vie nocturne, la cohésion sociale, la logistique et la cohérence entre urbanisme et transports.

Conformément à l'article R1214-1 du code des transports, le Plan de Mobilité a fait l'objet d'une évaluation basée sur son programme d'actions. Cette évaluation porte sur les points suivants : l'évolution des parts modales, l'impact du projet de PDU sur l'environnement, la qualité de l'air, la santé publique (modes actifs), les GES (Gaz à effet de Serre), et la consommation d'espace. Une analyse mesure l'impact financier du programme d'actions notamment sur le budget métropolitain avec les modalités de financement en investissements et fonctionnements. Cette évaluation montre que les objectifs sont globalement atteints.

La réalisation de ces objectifs, la réponse au défi climatique et à l'amélioration de la qualité de vie des métropolitains, requièrent des moyens financiers à la hauteur du rattrapage attendu. Ainsi, la «Métropole de projet » se concentre sur les projets structurants portés par son Plan de Mobilité, et doit obtenir le soutien des maîtres d'ouvrages concernés, en premier lieu celui de l'Etat. La réunion de ces éléments est la condition indispensable pour répondre au défi climatique et améliorer la qualité de vie des métropolitains.

### **3) La consultation des personnes publiques associées**

Par délibération du 19 décembre 2019, le Conseil métropolitain a arrêté le projet de PDU. Conformément aux conditions d'élaboration fixées par voie réglementaire, le projet de PDU est soumis, pour avis aux personnes publiques associées (PPA) constituées des 92 communes métropolitaines, des Départements des Bouches du Rhône, du Var et du Vaucluse et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que les autorités administratives compétentes de l'Etat concernées, soit 97 personnes publiques associées.

Le projet de PDU étant soumis à une évaluation environnementale, l'autorité environnementale représentée par la Mission Régionale d'Autorité environnementale dite MRAe est également consultée pour avis. Pour mémoire cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet de PDU mais sur la qualité de l'évaluation environnementale produite et la prise en compte de l'environnement par ce dernier. Cet avis qualitatif vise à améliorer la conception du projet et la participation du public.

Initialement, prévue du 14 février jusqu'au 15 mai 2020, la consultation des personnes publiques associées, a été prorogée en raison de l'état d'urgence sanitaire, jusqu'au 28 août 2020, soit 6 mois au lieu de 3. Face à une deuxième vague de la pandémie et au 2<sup>ème</sup> confinement de novembre 2020 (décret du 14 octobre 2020 portant déclaration d'état d'urgence sanitaire), l'organisation de l'enquête publique initialement prévue entre le 04 novembre 2020 et le 10 décembre 2020 a été reportée. Ces reports et décalage ont entraîné l'obligation pour le projet de PDU de se conformer aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Le projet de PDU a donc été soumis à l'avis de la nouvelle catégorie des personnes publiques associées dites « limitrophes ». Ainsi, aux 97 consultations des personnes publiques associées en février 2020, les 6 agglomérations environnantes concernées ont été consultées du 14 janvier 2021 au 15 avril 2021. Il s'agit des Agglomérations de Durance-Lubéron-Verdon, de Provence Verte, de Terre de Provence, de Sud Sainte Baume, de Lubéron-Monts de Vaucluse, d'Arles-Crau-Camargue-Montagne.

Sur l'ensemble des 103 personnes publiques consultées, 37 ont émis un avis dans les délais réglementaires impartis, dont l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et du Vaucluse, 26 communes métropolitaines et 5 personnes publiques associées limitrophes.

L'ensemble de ces avis a été soumis à la commission d'enquête. Il est à noter qu'un certain nombre d'avis sont parvenus hors délais ou non notifiés à la Métropole. Ces collectivités ont eu la possibilité néanmoins de déposer leur avis durant le temps de l'enquête publique. C'est le cas notamment de la Ville de Marseille.

#### **a. L'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale PACA (MRAe)**

L'avis délibéré de la MRAe PACA sur le projet de PDU 2020-2030 précise que c'est le premier Plan de Mobilité à l'échelle de ce vaste territoire. Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont : la qualité de l'air, les nuisances sonores et les risques sanitaires associés, la lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, la limitation de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain, en favorisant le développement autour des centralités urbaines et des pôles d'activités, la préservation de la biodiversité et le maintien des continuités écologiques. La MRAe souligne l'importance de la cohérence entre urbanisme et transport afin de limiter le volume global des déplacements et faciliter les reports modaux.

La MRAe note l'inflexion du projet de PDU, qui tranche avec les politiques passées, souvent tournées vers l'usage de la voiture. Cependant, elle considère que le projet de PDU dans sa forme actuelle manque encore d'ambition notamment en termes de réduction du nombre quotidien de véhicules sur le réseau routier, et vis-à-vis des enjeux de santé publique. Le projet de PDU apparaît par ailleurs peu précis, avec des déclinaisons à venir, sous forme de schémas sectoriels stratégiques et de plans locaux de mobilité qui devront renforcer encore, et non amoindrir, les ambitions de report modal et de prise en compte des enjeux environnementaux.

## **b. L'avis des personnes publiques associées:**

D'une façon générale, le projet de PDU a été bien accueilli par l'ensemble des personnes publiques associées.

Le Préfet, dans son avis, salue le projet de PDU qui constitue une étape clé de la stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine, ainsi que la qualité du travail effectué dans un délai contraint. Il souhaite néanmoins des améliorations pour relever les défis climatiques, de santé et de cohésion sociale ainsi qu'une clarification des modalités de financement et de hiérarchisation des opérations.

La Région donne un avis favorable en précisant que le projet de PDU intègre les ambitions du SRADDET relatives à la mobilité et au transport de marchandises et de manière plus globale celles concernant la lutte contre le changement climatique, la non-consommation d'espaces naturels et agricoles. Le PDU est ainsi cohérent avec la politique régionale déclinée dans le SRADDET. Elle émet cependant des réserves sur les objectifs de diminution de la pollution atmosphérique, inférieurs à ceux du SRADDET, sur le niveau d'ambition trop faible sur la politique vélo, et la soutenabilité financière du projet.

Sur les 92 communes saisies pour avis, 26 ont répondu par un avis délibéré ou un courrier.

Par conséquent il est à considérer que 66 avis sont réputés favorables.

Parmi l'ensemble des communes ayant répondu, 14 ont délibéré un avis favorable sans réserve, 7 avec réserve, et un avis défavorable émanant de la commune de Marignane. 4 communes ont demandé des précisions par courrier.

La commission d'enquête publique relève que la concertation préalable a pu proposer une vision territorialisée, permettant de mieux comprendre les enjeux métropolitains et locaux.

## **4) L'enquête publique**

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, assorti des avis des personnes publiques associées, l'enquête a pu être organisée entre le 20 avril 2021 et le 21 mai 2021.

106 lieux d'enquête ont été ouverts sur le territoire métropolitain dans toutes les communes et mairies annexes de Marseille et d'Aix-en-Provence. La commission d'enquête, désignée par le Tribunal Administratif de Marseille était composée de 3 membres et un suppléant. Elle a organisé 24 permanences physiques, au cours desquelles 69 personnes ont été reçues par les commissaires, 30 entretiens téléphoniques au cours de 3 permanences dédiées. Plus de 1000 observations ont été déposées et 953 observations ont été consignées sur le registre numérique d'enquête publique.

La commission d'enquête souligne dans ses conclusions que la Métropole a su tenir compte des contraintes sanitaires liées à la pandémie et assurer les meilleures conditions possibles pour le bon déroulé de l'enquête publique. Elle souligne également qu'un nombre très important de personnes, de collectifs, d'institutions et de collectivités territoriales ont pu exprimer leur avis, déposer leurs requêtes sur le projet, mais aussi, pour certains, faire des propositions sous forme de dossiers, permettant ainsi à la commission d'enquête de dégager des centres de préoccupation ou d'inquiétude au regard de la politique de mobilité, notamment sur le bassin marseillais.

Il est à noter que la nouvelle municipalité de Marseille, élue en mars 2020, a déposé une délibération en date du 5 octobre 2020 lors de l'enquête publique, exprimant son avis sur le projet de PDU.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le 19 juillet 2021, émettant un avis favorable sur le projet de PDU, assorti de 4 réserves et 6 recommandations ainsi qu'une recommandation de « dernière minute ».

L'ensemble des contributions ainsi que le rapport de la commission d'enquête sont consultables sur le site de la Métropole : <https://www.ampmetropole.fr/actualites/lancement-enquete-publique-PDU-metropolitain> ainsi que sur le registre numérique : <https://www.registre-numerique.fr/plan-deplacements-urbains-metropole-amp>

## **5) La prise en compte des réserves**

### Réserve n° 1

La commission relève que la ville de Marseille a versé au dossier de l'enquête publique une délibération en date du 05 octobre 2020, portant sur un nombre conséquent de points relatifs à la mobilité sur son territoire communal. Elle demande à ce que tous ces points soient expressément pris en considération. Elle précise qu'il appartient à la Métropole de rencontrer les acteurs décisionnaires de la Ville afin d'engager un travail constructif dans le but d'intégrer tout ou partie de ces points dans le Plan de Mobilité à approuver.

Dans ce sens et afin de lever la réserve, la Métropole a :

- Rencontré la Ville de Marseille au cours de deux réunions en dates du 27 octobre et du 09 novembre 2021, afin d'échanger sur les points soulevés dans sa délibération ;
- Apporté des modifications de rédaction sur les actions traitant du levier système de vélo global (V04) et espaces publics partagés (EP03), afin de tenir compte des observations formulées par la ville. Il s'agit des points relatifs aux modes actifs (7 points sur les 13 proposés ont fait l'objet d'une modification de rédaction) ;
- Apporté des explications concrètes à la Ville de Marseille illustrant une préoccupation partagée et commune de voir les objectifs du Plan de Mobilité atteints. Cela concerne essentiellement les sujets relatifs au développement des modes actifs (6 points sur les 13), la tarification, le développement du réseau de Transport par Tramway et par câble ;
- Engagé pour le Boulevard Urbain Sud, des réflexions avec la Ville de Marseille afin d'étudier des alternatives au projet, depuis le chemin du Roy d'Espagne jusqu'à la Pointe Rouge, afin de répondre aux besoins de mobilité de ce secteur, tant en matière de transport collectif, notamment d'insertion du B5, que de modes actifs ;
- Précisé pour le Tunnel Schlœsing que les trémies aérauliques de traitement des fumées polluantes feront l'objet d'une attention particulière afin de réduire l'impact sur les espaces végétalisés du parc du 26<sup>ème</sup> centenaire ;
- Précisé que le schéma directeur des transports collectifs en site propre devra évaluer à Marseille en priorité, un tramway jusqu'au Merlan et St Jérôme depuis la Belle de Mai et un THNS sur la RD4 Nord voire au-delà en direction d'Allauch Plan de Cuques. Il pourra étudier la création d'une nouvelle ligne de métro pour desservir les quartiers Nord et le renforcement des Bus+ existants (niveau de service, sites propres supplémentaires...), ainsi qu'un THNS vers les Plages du Prado et entre Aubagne et la Barasse.

### Réserve n° 2

La commission demande à la Métropole de se conformer à l'obligation réglementaire en application des dispositions de l'article R1214-1 du code des transports, en intégrant au projet de PDU « *une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient* ».

L'étude des modalités de financement et de couverture des coûts d'exploitation des mesures du Plan de Mobilité figure en page 301 et suivantes du document. Elle a été précisée et actualisée pour répondre à la réserve de la commission d'enquête. En outre, la Métropole entend souligner l'implication de l'Etat dans le financement des projets structurants de transports collectifs. Ainsi, le projet de loi de finances 2022 aux articles 20 et 22, prévoit de débloquer un milliard d'euros pour les transports métropolitains du quotidien dans le cadre du Plan « Marseille en Grand ». Ce soutien est constitué d'un amendement du Gouvernement qui inscrit 256 M€ de subventions pour financer les infrastructures de transports collectifs du quotidien. Cette subvention sera portée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). A cette subvention s'ajoute une enveloppe de 744 M€ d'avances remboursables, dans le cadre d'un amendement du Gouvernement qui crée un nouveau programme dédié au sein du compte de concours financiers « avances à divers services de l'Etat ou organismes gérant des services publics ». L'adoption définitive du projet de loi de Finances 2022 est prévu fin décembre 2021.

### Réserve n°3

La commission demande à corriger l'incohérence entre le projet de PDU et le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, débattu en septembre 2019.

A ce titre, la Métropole rappelle qu'il ressort des dispositions de L'article L. 131-4 du Code de l'urbanisme que les PLUi sont compatibles ou rendus compatibles avec les plans de mobilité prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports et non l'inverse.

Néanmoins, la Métropole est attentive à une organisation harmonieuse des différents documents de planification afin d'assurer une gestion cohérente du territoire. Ainsi une analyse approfondie du PADD et des contributions de la commune d'Auriol a permis d'identifier et préciser l'origine de la demande de la Commune.

La nouvelle municipalité d'Auriol vise 5 éléments non contenus dans le PADD débattu en septembre 2019, et indique qu'elle souhaiterait les ajouter dans le projet de PLUi ou le modifier. Ainsi, le PADD tel qu'il a été débattu en septembre 2019 est bien cohérent avec le Plan de Mobilité.

Des échanges avec la commune d'Auriol ont d'ores et déjà permis d'accéder à sa demande sur le volet de l'amélioration des liaisons vers Aix-en-Provence et l'aménagement d'un parking relais à proximité du péage.

### Réserve n°4

La commission demande à ce que le Plan de Mobilité tienne strictement compte des dispositions contenues dans le SRADDET, répondant ainsi aux réserves émises par l'Etat et la Région.

La Métropole rappelle les règles de compatibilité : selon l'article L. 1214-7 du Code des Transports, le Plan de Mobilité doit prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce document. A cet égard, le tableau de prise en compte des objectifs du SRADDET ainsi que de la compatibilité aux règles a été complété et précisé.

En outre, afin de tenir compte de la réserve de l'Etat et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, reprise par la commission, qui soulève un manque d'ambition du projet en raison d'objectifs estimés insuffisants, portants notamment sur l'objectif de part modale vélo; il est proposé de l'améliorer en passant ce dernier de 5% à 7%. Pour ce faire, la Métropole engage un budget supplémentaire qui sera affecté à la réalisation du réseau cyclable secondaire, estimé à 80 millions d'euros, portant ainsi le budget global affecté aux infrastructures cyclables à 100 millions au lieu de 20 millions prévus dans le projet de PDU arrêté.

La disponibilité des données de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA réalisée en 2019 et 2020 sur le territoire de la Métropole, a par ailleurs permis d'intégrer une hypothèse de développement du télétravail: 33% de télétravailleurs, dont 17% réguliers, télétravaillant 22% des jours ouvrés. Cette hypothèse permet de diminuer d'environ 2,5 % les distances parcourues en voiture par rapport à 2012. Sur la base de ces données, l'impact de l'augmentation de part modale vélo (7%) et de prise en compte du télétravail, génère une réduction de trafic de 3%. Ces éléments permettent d'atteindre une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 2% supplémentaires, passant de -26% à -28%, sans toutefois atteindre une réduction de -35%, prévue au SRADDET pour la mobilité.

Ainsi, il est à noter que l'objectif de la baisse des émissions de GES prévu au Plan de Mobilité de -28% en 2030, est compatible avec les objectifs fixés par le projet de PCAEM. A noter que cette baisse permet d'atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone de mars 2020. En effet, la Loi Climat-Energie du 8 novembre 2020 a confié à la SNBC la mission de définir la « *marche à suivre pour atteindre les objectifs nationaux de neutralité carbone. La SNBC2 modifie les objectifs assignés à la mobilité à -28% entre 2015 et 2030 et non plus 35%, en faisant le constat que les faibles prix des énergies ces dernières années, des gains d'efficacité énergétique pour les véhicules neufs moins importants que prévus, 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* » conduisaient à estimer les émissions du secteur, supérieures aux cibles envisagées initialement. Par conséquent, les objectifs ont été revus à la baisse pour le secteur des transports. Ce constat est partagé par AtmoSud qui a pris comme données d'entrée pour l'évaluation du Plan de Mobilité les données de la SNBC. Ainsi la SNBC s'appuie sur un contexte actualisé pour définir des objectifs de baisse des GES.

Le tableau ci-dessous précise de quelle manière la Métropole a fait évoluer ses objectifs afin de prendre en compte l'objectif le plus ambitieux entre celui du SRADDET et celui du projet de PCAEM, avec lequel le Plan de Mobilité doit également être compatible.

	Sources des objectifs du Plan de Mobilité *	Objectifs du Plan de mobilité	Objectifs du SRADDET	Evaluation du Plan de mobilité
<b>GES</b>	SNBC2	-28%	<b>-35%</b>	<b>-28%</b>
<b>NOX</b>	PCAEM	-75%	<b>-56%</b>	<b>-67%</b>
<b>PM10</b>	SRADDET	-47%	<b>-47%</b>	<b>-56%</b>
<b>PM2,5</b>	SRADDET	-55%	<b>-55%</b>	<b>-67%</b>
<b>COVNM</b>	SRADDET	-37%	<b>-37%</b>	<b>-71%</b>
<b>ENERGIE</b>	PCAEM	-29%	<b>-17%</b>	<b>-19%</b>
<b>POPULATION EXPOSÉE</b>	PPA	0	<b>3%</b>	<b>&lt; 250 personnes</b>

\* Prise en compte des objectifs les plus ambitieux, sauf pour la baisse des GES (intégration des évolutions de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2)

### 6) Le traitement des recommandations de la commission

Le rapport de la commission est également assorti de 6 recommandations auxquelles a été ajoutée une 7<sup>ème</sup> de « dernière minute ».

#### a. Première recommandation

Cette recommandation repose sur le principe selon lequel les Plans Locaux de Mobilité emporteraient la définition de certains objectifs du Plan de Mobilité, de sorte que l'équilibre général du plan nécessiterait une nouvelle concertation et une nouvelle enquête publique. La Métropole ne suit pas cette recommandation car le Plan de Mobilité précise dans l'action M04 qu'il « 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 en concertation avec les communes et les acteurs locaux ». Les PLM n'ont pas vocation à modifier le Plan de Mobilité et par conséquent n'impliquent pas une enquête publique. Ils précisent et déclinent localement les actions du Plan de Mobilité, en concertation avec les acteurs locaux. Le Plan de Mobilité fera cependant l'objet d'une évaluation à mi-parcours, et pourra si besoin, donner lieu à des ajustements.

#### b. Seconde recommandation :

La commission constate l'engouement des associations d'usagers pour les déplacements à vélo et suggère de les associer plus étroitement au développement du plan. La Métropole suit cette recommandation en précisant que les associations ont été associées à la réalisation du Plan de Mobilité à travers un atelier spécifique organisé le 15 mai 2019, dont les conclusions sont consultables dans le bilan de la concertation annexé au plan. Elles seront associées au comité de suivi annuel du Plan de mobilité avec l'ensemble des acteurs ayant contribué à l'élaboration du document. Elles seront également associées à la concertation des plans locaux de mobilité pour notamment préciser le contour des réseaux secondaires cyclables.

#### c. Troisième recommandation

La commission recommande que le rapport en cours d'élaboration par la mission interministérielle sur la création de l'Etablissement Public d'Investissement à fiscalité propre, soit joint au projet. La création de l'Etablissement a été écartée par l'Etat au profit de celle d'un groupe d'Intérêt Public de financement des transports en cours de discussion. Par conséquent la production de ce document n'est plus d'actualité.

#### d. Quatrième recommandation

La commission recommande de laisser un accès libre au registre d'enquête publique ainsi qu'aux différentes contributions versées. La Métropole suit cette recommandation et précise que le registre numérique d'enquête publique n'a pas été clôturé. L'ensemble du dossier du Plan de Mobilité, le rapport de la commission d'enquête et les contributions sont consultables pendant une

e. Cinquième recommandation

La commission recommande de mettre en conformité les documents du Plan de Mobilité avec les nouvelles dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités. La Métropole suit cette recommandation et précise que les travaux d'élaboration ont été conduits à la lumière des travaux préparatoires de la LOM. Les quelques points qui restaient à préciser le sont dans le document définitif (itinéraires cyclables continus et sécurisés et franchissements de passage à niveau). Par ailleurs, la nouvelle dénomination : « Plan de Mobilité » remplace celle de « Plan de Déplacements Urbains ».

Elle recommande également de modifier la période de validité du projet 2020-2030 en la décalant de deux ans, soit 2022-2032. Le projet de PDU a été arrêté en 2019 au regard d'un projet précis indiquant les conditions de son financement et de sa réalisation. Il ne peut être décalé dans le temps sans remettre en cause l'équilibre général du projet et donc l'ensemble de la démarche. En revanche, le document a été actualisé avec les dernières informations disponibles en matière d'avancée des projets. La Métropole ne suivra pas cette recommandation et conservera la période de validité de 2020-2030.

f. Sixième recommandation

La commission recommande à la Métropole de puiser dans le millier de contributions pour améliorer le plan de Mobilité. La Métropole suit cette recommandation et indique que pour l'action M04, les contributeurs associatifs sont et seront associés à l'élaboration des plans locaux de mobilité à l'occasion de la concertation en vue de vérifier l'adaptation du projet et son enrichissement en total compatibilité avec les enjeux, objectifs et actions énoncées dans le Plan de Mobilité.

g. Recommandation de dernière minute :

La commission recommande de tenir compte des dernières avancées issues de la nouvelle loi sur la stratégie nationale bas carbone 2 (SNBC2), dont les décrets d'application ont été publiés le 21 avril 2020. La Métropole suit cette recommandation et indique qu'elle a tenu compte des dernières avancées en matière d'évaluation des émissions des véhicules terrestres à moteur produites par les constructeurs automobiles. Elle a adapté son évaluation en conséquence, en tenant compte du développement d'un parc auto moins émetteur, et ainsi modifié l'objectif de réduction de -28% d'émission de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2030. Pour mémoire, le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité du Territoire de la Région Sud, approuvé le 26 juin 2019, indique un objectif de -35%. La SNBC2 vise par ailleurs la décarbonation complète du secteur en 2050 à l'exception du secteur aérien.

**7) Les évolutions du dossier après l'enquête publique**

De manière générale, les réserves et recommandations font écho aux axes d'amélioration pointés par les Personnes Publiques Associées. Ce faisant, les réponses positives apportées par la Métropole aux réserves et recommandations formulées par la Commission d'Enquête vont dans le sens des améliorations souhaitées par les Personnes Publiques Associées.

Concernant en particulier:

- La prise en compte de l'avis de la commune de Marseille formulé au cours de l'enquête publique, ayant fait l'objet d'une délibération en date du 5 octobre 2020 et versée à l'enquête publique
- Les précisions apportées sur les conditions de financement des investissements pour la réalisation des infrastructures de transport et la soutenabilité financière du Plan de Mobilité;
- L'amélioration du projet permettant de diminuer son impact environnemental en augmentant la part modale du vélo et d'améliorer son efficacité pour la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, des erreurs matérielles relevées lors de l'enquête publique ont nécessité des corrections. Des ajustements mineurs participant notamment à l'amélioration de la lisibilité et de la compréhension du document ont été effectués.

De plus, la déclaration d'utilité publique du Boulevard Urbain Multimodal LINEA ayant été annulée et les voies de recours purgées en 2020 après l'arrêt du projet de PDU, il n'est plus opportun de maintenir cette opération dans le levier « Système routier réinventé, innovant, efficace et durable ». Cependant la Métropole souhaite engager une réflexion sur le devenir de ces emprises dans le cadre d'une démarche conjointe aménagement/mobilité.

L'annexe environnementale du Plan de Mobilité a été actualisée en prenant en compte les évolutions du calcul des émissions de polluants et gaz à effet de serre, et des précisions ont été apportées sur la prise en compte des objectifs du SRADDET et de la compatibilité du projet aux règles de ce document stratégique.

Il a également été tenu compte, lors de la rédaction du Plan de Mobilité, des travaux parlementaires d'élaboration de la Loi d'Orientation des Mobilités. A la suite de l'approbation de cette Loi postérieurement à l'arrêt du projet, des modifications complémentaires ont été intégrées, Un document en annexe de la présente délibération met en exergue l'ensemble des modifications apportées.

L'ensemble de ces adaptations ne modifient pas l'économie générale du Plan de Mobilité tel qu'arrêté par le Conseil de la Métropole le 19 décembre 2019.

Le plan de mobilité d'Aix-Marseille-Provence, modifié de façon à tenir compte des résultats de l'enquête publique, est annexé à la présente délibération. Il est constitué des pièces suivantes :

- Plan de Mobilité 2020-2030 Aix-Marseille-Provence ;
- Le Rapport d'évaluation environnementale et le résumé non technique;
- Annexe 1 : L'état initial de l'environnement;
- Annexe 2: Les évaluations AtmoSud
- Annexe 3 : L'évaluation Acoucity ;
- Annexe 4 : l'annexe accessibilité
- Annexe 5 : la note financière
- Le bilan de la concertation;

#### **8) Les avis du comité des partenaires et des conseils de territoire**

Conformément aux dispositions de la loi LOM, le Plan de mobilité a été soumis à l'avis consultatif du comité des partenaires, qui a rendu un avis favorable le 24 novembre 2021.

Conformément à l'article L.5218-7, I du Code Général des Collectivités Territoriales, les Conseils de Territoire ont été saisis pour avis.

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

#### **Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,**

#### **Vu**

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code des Transports ;
- Le Code de l'Environnement ;
- La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) ;
- La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) ;
- La loi n°96-1236 du 31 décembre 1996 relative à l'Air l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) ;
- La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain ;
- La loi n°2010 788 du 12 juillet 2010 relative à l'engagement national pour l'environnement, « Grenelle II » ;
- La loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit européen ;
- L'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à l'organisation de la consultation locale ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret n° 2020-1254 du 14 octobre 2020 déclarant l'état d'urgence sanitaire ;
- Le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 portant nouvelle stratégie nationale bas carbone (SNBC2) ;

- La délibération du 14 décembre 2017 qui approuve l'engagement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole (PDU) et définit les modalités de la démarche ;
- La délibération du 19 décembre 2019 qui arrête le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole (PDU) ;
- La délibération du 19 décembre 2019 portant bilan de la concertation du projet du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence (PDU) ;
- La délibération du 17 décembre 2020 relative à la création du comité des partenaires en vertu de l'article L 1231-5 du code des transports ;
- L'avis de l'autorité environnementale du 14 mai 2020 ;
- La décision du Tribunal Administratif de Marseille n°E20000042/13 du 24 juillet 2020 portant désignation de la commission d'enquête ;
- L'arrêté du 13 octobre 2020 relatif à l'ouverture et organisation de l'enquête publique du projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence (2020-2030) ;
- L'arrêté du 30 octobre 2020 relatif à l'abrogation de l'arrêté du 13 octobre 2020 et report de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence (2020-2030).
- L'arrêté du 19 mars 2021 relatif à l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030
- Les avis des personnes publiques associées recueillis entre les 17 février 2020 et le 28 août 2020 ;
- Le rapport de la commission d'enquête sur le Plan de Déplacements Urbains, les conclusions rendant un avis favorable assorti de 4 réserves et 7 recommandations ;
- Les modifications apportées afin de lever les réserves émises par la commission dont le détail est joint en annexe ;
- L'avis du comité de partenaires ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis des Conseils de Territoires.

### **Où le rapport ci-dessus**

**Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

**Délibère**

### **Article unique:**

Est approuvé le Plan de Mobilité 2020-2030 de la Métropole Aix-Marseille Provence.

Pour enrôlement,  
Le Vice-Président Délégué,  
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS