

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Séance du 14 décembre 2012

Monsieur Eugène CASELLI, Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 116 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Olivier AGULLO - Michel AMBROSINO - Christian AMIRATY - Sylvie ANDRIEUX - Robert ASSANTE - Mireille BALOCCO - Jean-luc BENNAHMIA - Jean-Marc BENZI - Philippe BERGER - François-Noël BERNARDI - Sabine BERNASCONI - Jean-Pierre BERTRAND - Gérard BISMUTH - Olivier BLANC - Roland BLUM - Jean-Louis BONAN - Sylvia BONIFAY - Patrick BORE - Miloud BOUALEM - Jean BRUNEL - Philippe CAMILLIERI - René CAMPIONI - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Thérèse CARDONA - Eugène CASELLI - Suzanne CENTINO - Pascal CHAIX - Gérard CHENOZ - Patricia COLIN - Jean-Marc CORTEGGIANI - Vincent COULOMB - Alain CROCE - Claude DAUMERGUE - Nicole DESMATS - Pierre DJIANE - Frédéric DUTOIT - Joël DUTTO - Victor Hugo ESPINOSA - Jean-Pierre FOUQUET - Mireille FOURNERON - France GAMERRE - Magali GARDE - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Bruno GILLES - Jean-Pierre GIORGI - Bernard GIRAUD - Vincent GOMEZ - Gérard GRAUGNARD - Michelle GUEYDAN - Albert GUIGUI - Gérard GUISSANI - Robert HABRANT - Haouaria HADJ CHICK - Paul HUBAC - Michel ILLAC - Bernard JACQUIER - Catherine JALINOT - Fabrice JULLIEN-FIORI - Evelyne KARBOVIAC - Alain LAURENS - Eric LEOTARD - Michel LO IACONO - Christophe LOPEZ - Antoine LORENZI - Christophe MADROLLE - Patrick MAGRO - Robert MALATESTA - René MALLEVILLE - Henri MATTEI - Martine MATTEI - Christian MAYADOUX - Patrick MENNUCCI - Lucien MERLENGHI - Danielle MILON - Marie-Thérèse MINASSIAN - André MOLINO - Jean MONTAGNAC - Yves MORAIN - Jean-Louis MOULINS - Sylvie NESPOULOUS - Jérôme ORGEAS - Marie-Madeleine PANCHETTI - Pierre PENE - Gérard PEPE - Marie-José PEREZ - Gabriel PERNIN - Claude PICCIRILLO - Guy PONTOUS - Jean-Pierre RAVOUX - Jean-Louis RIVIERE - Jacques ROCCA SERRA - Georges ROSSO - Antoine ROUZAUD - Lionel ROYER PERREAUT - Henri RUGGERI - Myriam SALAH-EDDINE - Arlette SALVO - Pierre SEMERIVA - Christel SIMONETTI-ACHARD - Paul SORGE - Bernard SUSINI - Maurice TALAZAC - René TAVERA - Lachraf TIMEZOUKHT - Jean-Louis TIXIER - Maxime TOMMASINI - Claude TORNOR - Jean-Paul ULIVIERI - Lionel VALERI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Jean VIARD - Charles VIGNY - Clément YANA - Karim ZERIBI.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Zaven ALEXANIAN représenté par Marie-Thérèse CARDONA - Alexandre BIZAILLON représenté par Antoine ROUZAUD - Joëlle BOULAY représentée par Pierre SEMERIVA - Vincent BURRONI représenté par Christian AMIRATY - Xavier CACHARD représenté par Bruno GILLES - Jean-François DENIS représenté par Jean BRUNEL - Eric DI MECO représenté par Maxime TOMMASINI - Eric DIARD représenté par Robert HABRANT - Jacqueline DURANDO représentée par Antoine LORENZI - François FRANCESCHI représenté par Jean VIARD - Samia GHALI représentée par Christophe MADROLLE - Mourad KAHOUL représenté par Jean-Marc CORTEGGIANI - Abdelwaab LAKHDAR représenté par Patrick MAGRO - Laurent LAVIE représenté par Guy PONTOUS - Eric LE DISSES représenté par Jean-Pierre BERTRAND - Corinne LEGAL représentée par Michel LO IACONO - Marie-Louise LOTA représentée par Myriam SALAH-EDDINE - Myriam MALLIA représentée par Michelle GUEYDAN - Christophe MASSE représenté par Eugène CASELLI - Bernard MOREL représenté par Vincent GOMEZ - Marie-françoise NICOLAJ-PALLOIX représentée par Haouaria HADJ CHICK - Christine ORTIZ représentée par Frédéric DUTOIT - Frédéric OUNANIAN représenté par Michel ILLAC - Gilles PAGLIUCA représenté par Gérard CHENOZ - Benoît PAYAN représenté par François-Noël BERNARDI - Marc POGGIALE représenté par Joël DUTTO - Roland POVINELLI représenté par Vincent COULOMB - Jean-Pierre REPIQUET représenté par Lucien MERLENGHI.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Sonia ARZANO - Valérie BOYER - Jean-Claude GAUDIN - Pascal GILLET - Martine GOELZER - Laurence JOUANDON - Albert LAPEYRE - Jacqueline MAURIC - Renaud MUSELIER - Tahar RAHMANI - Philippe SAN MARCO - Gérard SBRAGIA - Guy TEISSIER.

Signé le 14 Décembre 2012
Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012

Monsieur Le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

DTUP 001-778/12/CC

■ Plan de Déplacements Urbains de Marseille Provence Métropole 2013-2023 : Arrêt du projet

DMODSV 12/8998/CC

Monsieur le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de Communauté le rapport suivant :

Par délibération du 21 octobre 2011, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a concomitamment engagé l'évaluation quinquennale du Plan de Déplacements Urbains 2006-2015 et sa procédure de révision.

En effet, l'évolution du contexte règlementaire depuis 2006 rendait indispensable la redéfinition des objectifs en matière de politique de déplacements. Ainsi, il convient de renforcer les conditions permettant le respect des objectifs de développement durable tels que définis à l'article L.121-1 du Code de l'Urbanisme (Loi Grenelle II du 12 juillet 2010) à l'échelle d'un territoire pertinent pour les déplacements de la vie quotidienne, soit, celui de l'aire métropolitaine marseillaise.

De même, il est nécessaire de garantir une parfaite compatibilité du Plan de Déplacements Urbains avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté urbaine approuvé lors du Conseil de Communauté du 29 juin 2012 ainsi que le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours d'élaboration.

Enfin, la cohérence de l'approche que la Communauté urbaine entend mettre en œuvre dans son action nécessitait d'intégrer les nouvelles orientations issues des réflexions en cours, telles que les actions du Plan Climat Territorial, les conséquences des nouvelles infrastructures projetées, la réalisation d'un Schéma Directeur des Transports Collectifs en Site Propre à horizon 20 ans ou encore la poursuite d'enjeux spécifiques (renforcement des transports collectifs, maîtrise du stationnement, partage de l'espace public et la piétonisation des centres ville).

Pour ce faire, la Communauté urbaine bénéficie des dispositions transitoires de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE) portant diverses dispositions réglementaires d'adaptation et précisant qu'au-delà d'un délai de trois ans après sa publication le 12 juillet 2010, toute évolution d'un document de type Plan Local d'Urbanisme, Plan de Déplacements Urbains ou Plan Local de l'Habitat ne pourra s'effectuer que dans le cadre de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Concernant le Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2006, l'évaluation quinquennale a permis de constater que le niveau d'engagement des opérations programmées avait atteint un bon niveau (62%). Si les opérations liées au transport public ont été globalement réalisées, celles concernant les modes doux connaissent en revanche une réalisation insuffisante par rapport aux objectifs.

Des progrès significatifs ont été accomplis en matière de structure des déplacements avec une diminution « historique » de la part modale de la voiture individuelle qui ne représente plus que 48% de l'ensemble des déplacements. Une augmentation sensible de la pratique de la marche, notamment dans le centre ville, traduit un changement de comportement des habitants.

Toutefois, l'insuffisance constatée dans le suivi de la programmation et des actions du premier Plan de Déplacements Urbains incite à prévoir des modalités de mise en œuvre d'une évaluation en continu beaucoup plus proche de l'échelon opérationnel.

Pour autant, l'évaluation a mis en évidence une dynamique qui doit être poursuivie et amplifiée avec la mise en œuvre d'une politique métropolitaine d'organisation des déplacements renforcée.

Signé le 14 Décembre 2012
Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012

Depuis plus d'un an, la procédure d'élaboration du nouveau Plan de Déplacements Urbains est engagée. Conformément à la loi, l'ensemble des partenaires publics (le Département, la Région et l'Etat mais aussi les intercommunalités voisines, les communes) a été largement associé à la démarche.

Ses objectifs généraux ont été élaborés dans le cadre d'une concertation rassemblant les acteurs du territoire concernés par cette démarche. Sept ateliers de travail se sont réunis, six rencontres territoriales ont été organisées dans les bassins de déplacements, ayant permis d'enrichir le diagnostic et de donner davantage de pertinence aux propositions.

Enfin, le projet de Plan de Déplacements Urbains a fait l'objet d'une phase de concertation préalable auprès de la population, des partenaires associatifs et institutionnels, au moyen de quatre réunions publiques. A cette occasion une synthèse du projet a été largement diffusée. Ainsi, chacun a pu contribuer par ses interventions ou observations à faire du Plan de Déplacements Urbains un projet collectif au bénéfice de l'intérêt général de la population et de l'économie du territoire métropolitain.

La stratégie, et les enjeux du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023, se situe à l'articulation de trois types de préoccupations fondamentales :

- La question de l'environnement, et de la réduction urgente des nuisances de toutes sortes apportées par les déplacements
- La question du territoire, qui rend nécessaire la mise en œuvre d'une mobilité adaptée à son rayonnement et son développement, pour chacun des résidents et visiteurs
- La question sociale et sociétale, autour de la transformation indispensable des comportements individuels et collectifs, sans laquelle rien n'est possible.

Ainsi, le projet vise trois échelles fondamentales de l'organisation et du fonctionnement du territoire :

- L'échelle de proximité, celle des espaces centraux des cœurs de ville où se passent l'essentiel des déplacements de la vie quotidienne. Une priorité absolue doit être donnée aux modes actifs et aux transports en commun.
- L'échelle des quartiers où la priorité est donnée aux transports collectifs. L'accès multimodal aux pôles d'échanges maillant le territoire urbain doit être organisé et renforcé.
- L'échelle de l'agglomération, celle des déplacements de longue distance. Le train (voire le réseau de cars) doit être considéré comme le réseau structurant le territoire et permettant un accès rapide, sûr et confortable aux espaces centraux. Aussi, l'accès aux gares et aux autres pôles d'échanges multimodaux doit y être soigneusement organisé pour l'ensemble des modes.

L'objectif réglementaire visé par le Plan de Déplacements Urbains est la baisse du trafic automobile de manière à réduire les nuisances environnementales. Ces dispositions concourent à améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et usagers de l'espace public. L'attractivité du territoire y gagnera, et un développement plus harmonieux et durable pourra se mettre en place.

Ceci se décline en objectifs quantitatifs qui permettront de suivre et d'évaluer sa réalisation :

- - 8% de déplacements en voiture ou deux-roues motorisés par rapport à 2009,
- + 28% de déplacements en modes alternatifs (TC, modes actifs) par rapport à 2009,
- Réduction des émissions de polluants et de GES (- 40% pour les NO_x, - 15% pour les PM₁₀, - 30% pour les PM_{2,5} et - 20% pour les Gaz à Effet de Serre).

Pour ce faire, le Plan de Déplacements Urbains s'organise autour de cinq axes stratégiques, établis à partir d'une analyse de la situation actuelle de l'organisation des déplacements sur le territoire communautaire, des perspectives d'évolution dessinées par le Schéma de Cohérence Territoriale et des orientations élaborées par l'Etat dans son Porter A Connaissance.

Ces cinq axes stratégiques traduisent des ambitions mais complémentaires :

1 – Des centralités où règne une mobilité douce

Cet axe concerne les centralités urbaines, là où se concentrent l'essentiel des problèmes liés à une mobilité mal maîtrisée : surexposition à une pollution de l'air très supérieure aux normes sanitaires, surencombrement de l'espace public par la voiture, bruit, insécurité, inconfort des piétons.

Signé le 14 Décembre 2012

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012

2 – Une armature organisée autour de pôles stratégiques de transport

Pour qu'une alternative crédible existe, il est indispensable de développer une armature de transport, maillée et structurée, incluant le réseau de voirie, support de tous les modes de déplacements la voiture, certes, mais aussi les transports collectifs et les modes actifs.

3 - Une organisation efficace pour le rayonnement du territoire

Le troisième axe vise à mettre l'accent sur l'articulation entre le développement et le rayonnement du territoire, et une meilleure accessibilité à ses fonctions stratégiques.

4 – Des actions ciblées en matière de protection de l'environnement

Cet axe concerne les actions spécifiques à conduire en matière de protection de l'environnement. En effet de enjeux spécifiques liés aux espaces naturels, à la qualité de l'air, doivent aussi être pris en compte.

5 – La sensibilisation citoyenne aux enjeux d'une mobilité raisonnée

Enfin, ce cinquième axe est celui sans lequel rien n'est possible, c'est-à-dire l'indispensable adhésion de la population à la politique publique conduite, et sa participation active par de profonds changements de comportement en matière de mobilité.

Cette stratégie d'organisation des déplacements se traduit en actions à deux échelles de temps : un plan d'actions faisant l'objet d'une programmation détaillée à 10 ans et de perspectives à plus long terme.

Conformément à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, le projet de Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 compte un plan d'actions phasé et la programmation financière correspondante. Cette dernière comporte l'ensemble des opérations devant être réalisées quelle que soit le maître d'ouvrage concerné (Etat, Département des Bouches-du-Rhône, communes, ...). Il intègre également un rapport environnemental et le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs approuvé en juin 2010.

Ainsi, le montant total des investissements nécessaires à sa réalisation est de 4 milliard d'euros sur la prochaine décennie dont 2,3 milliard d'euros pour Marseille Provence Métropole.

Ainsi, un ambitieux programme de développement des transports en commun en site propre est proposé. A Marseille, il se traduit par la réalisation de nouvelles lignes de tramway et le prolongement de lignes de métro. A l'échelle du territoire communautaire, c'est bien sur le train qui fort de ses dix sept gares doit constituer le réseau de transport en site propre.

En matière d'infrastructure routière, il conviendra d'achever le réseau primaire et sur la base d'un schéma multimodal hiérarchisé de réaliser un réseau structurant de boulevards urbains multimodaux indispensables au développement et rayonnement du territoire.

Le développement des modes doux nous l'avons vu est au cœur de la politique de déplacements dans les centres-villes et aura un impact majeur sur leurs aménagements dans les années à venir.

Ainsi, il s'agit bien d'articuler au plus près urbanisme et l'organisation déplacements, penser la ville dans l'ensemble de ses fonctions afin de valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transport collectif dont la fonction consiste à irriguer et relier les territoires tel que le Schéma de Cohérence Territoriale le préconise.

Monsieur le Président propose au Conseil de Communauté d'approuver la délibération ci-après :

Le Conseil de Communauté,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2000 portant création de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 ;
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 31 décembre 1996 ;
- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 ;

Signé le 14 Décembre 2012

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012

- La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- L'article 20 de la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation du Droit de l'Union Européenne ;
- Le Plan de Déplacements Urbains de Marseille Provence Métropole approuvé le 13 février 2006 ;
- La délibération DTUP 2/624/11/CC du 21 octobre 2011 approuvant l'évaluation quinquennale et la mise en révision du Plan de Déplacement Urbains de Marseille Provence Métropole.

Sur le rapport du Président,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que dans le cadre de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et en application du Code des Transports, article L.1214-1 et suivants, il est nécessaire d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains comprenant le rapport environnemental et le Schéma Directeur d'Accessibilité aux transports tel qu'annexé.

Après en avoir délibéré :

Décide

Article 1 :

Est arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains de Marseille Provence Métropole tel qu'annexé. Ce projet et le dossier correspondant seront transmis pour avis aux personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains qui disposeront d'un délai de trois mois pour donner leurs avis.

Article 2 :

Monsieur le Président de la Communauté Urbaine, ou son représentant, est autorisé à saisir le Président du Tribunal Administratif pour désignation d'un commissaire enquêteur et à organiser l'enquête publique.

Pour Visa,
La Vice-Présidente Déléguée
Aux Transports

Marie-Louise LOTA

Pour Présentation,
Le Président Délégué de la Commission
Développer les transports urbains et
périurbains

André MOLINO

Certifié Conforme,
Le Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Eugène CASELLI

Signé le 14 Décembre 2012
Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012