

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Transports, Déplacements et Accessibilité

■ Séance du 19 Décembre 2019

13942

■ Arrêt du projet du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence (PDU)

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

Le contexte législatif et réglementaire :

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le Conseil métropolitain a lancé la démarche du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole. Le PDU a pour objet de définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises, sur une période de 10 ans. C'est une démarche de planification réglementaire imposant une coordination entre tous les acteurs concernés. Son élaboration s'inscrit dans la démarche stratégique métropolitaine.

Le PDU est compatible avec les SCOT en vigueur sur le périmètre métropolitain. Le PCAEM est rédigé en compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET) délibéré par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur le 26 juin 2019 et le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA), révisé en date du 17 mai 2013. A leur tour, les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) doivent être compatibles avec le PDU.

En s'appuyant sur la feuille de route définie par l'Agenda de la mobilité, voté par le Conseil métropolitain le 28 juin 2018, le PDU s'inscrit dans le cadre du Projet métropolitain, de l'Agenda économique voté le 30 mars 2017 et de l'Agenda environnemental de la Métropole et du Département des Bouches du Rhône, présenté au Conseil métropolitain du 13 décembre 2018. Le PDU est une première étape de mise en œuvre d'une stratégie de mobilité à l'horizon 2050. Il établit un plan d'actions sur 10 ans. Il sera ensuite décliné dans des Plans Locaux de Mobilité, qui préciseront localement, dans chaque bassin, chaque commune, les actions opérationnelles dans tous les domaines de la mobilité.

La présente délibération a pour objectif de :

- Statuer sur le Plan de Déplacements Urbains d'Aix-Marseille-Provence Métropole afin d'en arrêter le projet ;

- D'autoriser la poursuite de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains, à savoir la consultation des personnes publiques associées puis l'enquête publique ;

La méthodologie d'élaboration et la gouvernance

L'élaboration du projet de PDU a été conduite selon une méthode itérative et participative avec l'ensemble des acteurs institutionnels concernés, ainsi qu'avec les principales associations et les habitants volontaires. Elle a eu pour objectif d'associer le maximum d'acteurs à la définition des contenus du projet. Cette méthode a été utilisée tout au long de la démarche, dès la première phase préparatoire, au cours de l'année 2018, plus technique et donc plus ciblée, et de façon plus large lors de la deuxième phase de concertation publique pendant l'année 2019.

La gouvernance du projet a été organisée autour de deux instances :

- Le Comité de Pilotage (COPIL) restreint regroupe les vice-présidents de la Métropole en charge de thématiques concernant directement le projet de PDU. Il a pour fonction d'orienter le projet et de prendre les décisions stratégiques.
- Le COPIL élargi associe l'ensemble des Personnes Publiques Associées (PPA), notamment, l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, les maires des communes membres de la Métropole, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), l'Aéroport de Marseille Provence (AMP), les chambres consulaires, les représentants d'associations qui ont manifesté leur intention de participer à l'élaboration du projet, les grands opérateurs de la mobilité, les intercommunalités et départements environnants, le Parc national des Calanques, les parcs naturels régionaux. Il a pour fonction de recueillir leurs avis et de valider les grandes étapes de la démarche.

Ces deux instances sont précédées de réunions des Comités Techniques (COTECH), en formation restreinte et élargie. Conformément aux dispositions institutionnelles métropolitaines, le Conseil de Développement de la Métropole a rendu un avis sur le projet de PDU le 4 novembre 2019. Le projet a également fait l'objet de travaux en groupe de travail « mobilité » de la Conférence métropolitaine des maires.

Conformément à la délibération de lancement de la démarche du 14 décembre 2017, la concertation préalable s'est déroulée entre décembre 2018 et avril 2019. Elle rassemble les personnes publiques associées, le tissu associatif représentant l'ensemble des usagers de la mobilité, ainsi que toutes les personnes intéressées sur inscription.

La concertation sur le projet

En 2018, la Métropole a mobilisé 300 référents mobilité au sein des différentes institutions concernées pour participer à 13 ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU. En août 2018, la Métropole a annoncé sur son site internet le lancement du projet. La concertation publique a été officiellement lancée en décembre 2018 à l'occasion d'une conférence à laquelle 700 représentants étaient invités.

En janvier 2019, le registre numérique de concertation du projet (<https://www.registre-numerique.fr/Concertation-PDU-AMP>) est devenu la seule entrée numérique de la démarche. Lors du 1^{er} semestre 2019, une large concertation publique a été menée reposant sur trois outils : 19 ateliers qui ont réuni 436 participants, deux enquêtes grand public en ligne, recueillant 3 000 réponses et un registre de concertation numérique, qui a permis à 17 000 visiteurs de prendre connaissance des 130 documents mis à disposition, issus des ateliers participatifs et composant le projet.

La Métropole a également reçu 116 contributions écrites (associations, particuliers, communes) en complément de celles apportées lors des ateliers ou des questionnaires. La concertation, conduite au fur et à mesure de l'élaboration du projet, a permis d'enrichir PDU et de donner une large place à l'avis de chacun.

Le processus s'est achevé en septembre 2019 avec la rencontre des communes et des territoires aux fins de mise en cohérence avec les Plan Locaux d'Urbanisme intercommunaux et les projets communaux.

Le bilan de la concertation est également proposé à la délibération du Conseil Métropolitain du 19 décembre 2019.

L'état des lieux et les enjeux globaux

La mobilité est un enjeu majeur pour tous les habitants et visiteurs de la métropole, du point de vue de la qualité de vie et de la santé, de la lutte contre les pollutions et le changement climatique, de la transition énergétique, de l'attractivité du territoire. 1,8 million d'habitants réalisent chaque jour 6,5 millions de déplacements pour aller au travail, à l'école, à l'université, ou profiter des espaces naturels et touristiques, dans un territoire atypique par sa superficie et exceptionnel par la force de son relief et ses 180 kilomètres de littoral remarquables. Les caractéristiques du territoire ont favorisé un développement urbain résidentiel et économique autour d'un réseau routier et autoroutier partout où le relief le permettait, générant des centralités multiples et des déplacements tous azimuts, favorisant l'usage de la voiture. De plus, sa position de premier port de France confère à la logistique un poids particulièrement important (18,5% des flux métropolitains).

L'état des lieux dégagé pendant les travaux d'élaboration du projet de PDU a permis de dégager les 4 enjeux suivants :

- Une métropole polycentrique aux densités contrastées ;
- Un cadre de vie remarquable et respirable ;
- Une métropole attractive, fluide et accessible à tous ;
- Une combinaison de modes de déplacements accessible à tous ;

La réussite du projet repose sur une plus grande efficacité de la dépense publique en matière de mobilité, mais également sur la mobilisation et l'animation d'un partenariat de tous les acteurs de la mobilité, qu'ils soient institutionnels ou privés. Pour cela la Métropole s'est dotée d'une organisation visant à traiter les questions de mobilité aux différentes échelles et dans leurs différentes dimensions, tout en visant une meilleure cohérence entre transport et développement urbain.

L'ambition du projet de PDU

Pour élaborer les objectifs stratégiques du projet de PDU, la démarche tient compte des hypothèses suivantes, issues du diagnostic :

- La croissance démographique sera de 0,4% par an entre 2020 et 2030 ;
- La croissance des flux logistiques sera de 1,3% par an, calée sur la croissance du Produit Intérieur Brut (PIB) ;
- En 2030, la part des véhicules électriques immatriculés, y compris les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) atteindra 10% ;
- Les Poids Lourds (PL) à faibles émissions (GNV et électriques) atteindront 25% du parc ;
- Il est attendu un doublement des volumes de flux logistiques issus du GPMM ;

Aux vus de ces éléments de contexte, le projet de PDU se donne pour objectifs stratégiques à l'horizon 2030 :

- Une diminution de 26% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- Une diminution de 58% des oxydes d'azote liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- Une diminution de 50% des particules fines liées au trafic routier par rapport à 2012 ;
- Une diminution de la consommation d'énergie finale de 29% par rapport à 2012 ;
- Une réduction de la part modale de la voiture de 59% (référence 2017) à 47% ;
- Une augmentation de la part modale des transports collectifs de 9% (référence 2017) à 15% ;
- Une augmentation de la part modale du vélo de 1% (référence 2017) à 5% ;
- Une augmentation de la part modale de la marche de 31% (référence 2017) à 33% ;

La stratégie du PDU métropolitain se décline selon 4 enjeux majeurs et 17 objectifs opérationnels :

« Une métropole polycentrique aux densités contrastées »

La Métropole s'organise de façon polycentrique autour de plusieurs centralités plus ou moins denses, qui nécessitent des réponses spécifiques. Il s'agit sur chacun de ces territoires de proposer aux métropolitains une solution de mobilité intermodale susceptible de représenter une alternative sérieuse à la voiture. L'objectif est de développer une mobilité adaptée aux typologies des communes et aux pôles stratégiques.

« Un cadre de vie remarquable et respirable »

Pour contribuer à la lutte contre le changement climatique, le PDU vise à réduire de 26% les émissions de gaz à effet de serre générées par la mobilité (hors navires et avions), et de 29% la consommation d'énergie finale (par rapport à 2012) tout en favorisant l'usage des énergies renouvelables. Pour réduire les impacts négatifs de la mobilité motorisée sur la santé, il convient de diminuer les émissions de NOX de 58% et de 50% celles de particules fines (par rapport à 2012). Enfin, l'engagement porte sur la lutte contre l'insécurité routière, ainsi que sur la limitation des effets directs et indirects des infrastructures de transports sur la consommation d'espaces naturels et agricoles.

« Une Métropole attractive, fluide et accessible à tous »

Cet enjeu ambitionne de rendre facilement accessibles les pôles urbains, économiques, universitaires et les portes d'entrée de la Métropole depuis les différents bassins de mobilité, notamment grâce à un rabattement efficace vers les pôles d'échanges multimodaux. Il vise à réduire les temps de déplacement, en stabilisant voire en réduisant la saturation routière dans un contexte de développement urbain et économique, à garantir un droit à la mobilité pour tous, à diminuer la part du budget des ménages consacrée à la mobilité quotidienne et à permettre l'accès aux transports collectifs depuis toutes les communes de la Métropole.

« Une combinaison de modes de déplacements »

Pour atteindre en 2030 moins de 50% de déplacements en voiture ou en moto, le PDU a pour ambition de réduire la part modale de l'automobile sans passager (« l'autosolisme ») de 32% à 23%, à travers notamment le développement du covoiturage. Pour ce faire, l'aménagement de l'espace public sera apaisé, en réduisant la place de la voiture dans les centres urbains, pour favoriser la marche, solution à privilégier pour les déplacements de courte distance et multiplier par deux l'usage des transports collectifs urbains. Le vélo et, dans une moindre mesure, les autres EDP (Engins de Déplacements Personnels : trottinette, Hoverboard, ...) deviennent des solutions de mobilité du quotidien pour les courtes et moyennes distances, en complément avec les transports publics.

Enfin, le PDU se propose d'offrir à plus de 80% des métropolitains un accès au Réseau Express Métropolitain en moins de 10mn. 92 Pôles d'Echanges Multimodaux, proposant 10 000 places de stationnement supplémentaires en parking-relais permettront de diversifier et d'interconnecter les solutions de mobilité, pour offrir à tous les habitants au moins un service de mobilité alternatif à la voiture solo et deux services pour 50% d'entre eux. Le PDU vise à doubler l'usage des transports collectifs d'échelle métropolitaine, c'est-à-dire reliant deux bassins de mobilité.

Les leviers d'actions

Pour répondre à ces enjeux et objectifs stratégiques, la Métropole développe une large palette d'actions afin mettre en œuvre un système de mobilité global adapté aux spécificités du territoire. Ils s'organisent à travers 7 leviers d'actions, qui interagissent. Chaque levier décrit une stratégie générale puis un ensemble d'actions d'échelle métropolitaine.

1. Un système vélo global

Au même titre que les transports en commun ou la marche et à l'exemple d'un nombre croissant de métropoles européennes, le vélo a vocation à devenir un véritable mode de déplacement du quotidien pour de nombreux habitants. Pour atteindre 5% de part modale du vélo, selon les ratios observés ailleurs, il est nécessaire de réaliser 500 km d'aménagements cyclables structurants et 50 000 places de stationnement. La Métropole prévoit un ensemble d'actions cohérent pour bâtir un véritable système vélo global composé de deux volets : un réseau cyclable maillé et sécurisé et des services pour faciliter son usage. Pour les déplacements de longue distance, de plus de 30 mn, la Métropole accompagnera le développement des véloroutes et voies vertes. Ce maillage principal

sera complété par un réseau secondaire, permettant la desserte des équipements de proximité. En parallèle, pour accompagner l'utilisation du vélo et en faire un mode facile d'accès, le PDU prévoit le déploiement de plusieurs services : stationnement, équipement, réparation, intermodalité, information, communication digitale ou non et sensibilisation.

2. Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable

Dans ce contexte multimodal, l'usage de la route gagne à être mieux utilisé et réparti, car il présente des gains d'optimisation non négligeables par une plus grande part des modes collectifs et de l'usage collectif des véhicules particuliers. La stratégie pour rendre le système routier plus durable et innovant se décline selon trois axes :

- Améliorer la santé et l'environnement en réduisant la circulation automobile, en restreignant les conditions d'accès des véhicules polluants aux secteurs les plus denses, en favorisant la transition vers les véhicules propres et en diminuant les nuisances sonores et l'accidentologie ;
- Optimiser le réseau routier en le hiérarchisant, en intégrant la multimodalité et en limitant son impact sur l'environnement. Appliquer les principes de multimodalité, d'insertion dans l'environnement aux voies nouvelles, lorsqu'elles sont indispensables au bon fonctionnement métropolitain, afin d'en limiter les nuisances.
- Organiser un système logistique plus durable en améliorant sa qualité environnementale et en développant le report modal vers le fret ferroviaire.

3. Un système de transport collectif performant

Considérant les délais de réalisation des infrastructures ferroviaires (TER ou tramway et métro), le PDU inscrit le développement du réseau de transport à haut niveau de service (THNS) dans une stratégie à long terme qui vise à décliner dans notre métropole le concept de « RER métropolitain » récemment promu par la Ministre déléguée aux Transports. Le PDU porte une première étape de cette ambition, à l'horizon 2030, qui se décline selon trois axes :

- Débloquer le nœud de St-Charles, qui contraint le développement et la fiabilité du système ferroviaire, dans le cadre des phases 1 et 2 du projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur : modernisation du plateau, traversée souterraine et nouvelle gare ouverte à 360° à Marseille-Saint-Charles ;
- Développer le Réseau Express Métropolitain : un réseau interurbain ferroviaire et routier rapide, fiable et à haut niveau de service ;
- Réaliser plus de 200 km de THNS urbains nouveaux, dans 14 communes, en métro, tramway, bus à haut niveau de service (Bus+) et transport par câble.

Pour garantir la performance des transports collectifs métropolitains, il est prévu :

- Pour les lignes routières à haut niveau de service du REM : la réalisation de 100 km de voies réservées aux transports en commun sur les portions stratégiques des autoroutes et voies rapides de la métropole. Cette offre sera complétée par des lignes de maillage et de rabattement, souvent existantes mais à reconfigurer le cas échéant, soit pour organiser leur correspondance sur de nouveaux pôles d'échanges, soit pour créer de nouvelles dessertes.
- En milieu urbain très dense (Aix-en-Provence Marseille et villes moyennes), différents modes de transport à haut niveau de service (THNS) seront mis en service selon le potentiel d'usage : métro, tramway, Bus+ (ou BHNS), ou transport par câble quand des obstacles majeurs sont à franchir. Ces lignes sont interconnectées entre elles et au Réseau Express Métropolitain, par l'intermédiaire des pôles d'échanges multimodaux. De manière générale, la mise en place d'une armature de transports à haut niveau de service nécessite de réorganiser les lignes de proximité et d'accepter d'organiser des correspondances.

4. Des espaces publics partagés et attractifs

Des espaces publics confortables et accueillants sont une 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 PDU organise 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, et en le redéployant dans les parcs-relais.

5. Un réseau hiérarchisé de pôles multimodaux

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont au cœur des politiques de mobilité. Ils sont les garants de l'intermodalité, les pivots du système de mobilité métropolitain, le lieu où les usagers accèdent ou quittent le réseau métropolitain, où ils transitent pour prendre une correspondance. C'est pourquoi le réseau vélo et l'offre de rabattement ont été conçus pour desservir les PEM. Ils élargissent leur zone de pertinence depuis les communes périurbaines à travers les parcs-relais et la hiérarchisation de la voirie proposée dans le levier « système routier innovant, efficace et durable ». Dans les grandes et moyennes communes, les P+R et le report modal contribuent à une approche globale du stationnement et aux actions en faveur de l'espace public. Enfin, leur typologie a été conçue en lien avec la cohérence urbanisme-transport, soit en fonction du potentiel d'urbanisation, soit, au contraire, en fonction de la limitation de la consommation foncière pour les PEM éloignés des sites urbanisés.

Ils doivent offrir aux usagers services, sécurité et confort pour optimiser leur "expérience voyageur". Ils doivent s'inscrire dans leur environnement. Ce sont non seulement des objets de mobilité mais également des objets urbains et des lieux de vie à part entière, autour desquels s'articulent l'organisation et le développement des territoires

Ce levier est pleinement compatible avec la stratégie régionale, exprimée notamment dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et la stratégie régionale des gares.

6. Un service de mobilité simple, agile et accessible à tous

Ces services de mobilité répondront à trois principes :

- Ils seront rendus simples d'accès pour tous au travers de la tarification, de la facilité d'achat et de l'information ;
- Ils seront souples : la mobilité de demain intégrera un bouquet de services publics et privés, existants ou à inventer, démultipliant les choix et facilitant la multimodalité ;
- Ils seront inclusifs : le droit à la mobilité implique d'accompagner les publics les plus fragiles dans leurs pratiques et besoins, à travers des services dédiés et une tarification plus juste. Les collectivités, porteuses de l'intérêt public, doivent s'attacher à réguler les mobilités privées dans le sens de l'équité sociale et territoriale et de la protection de l'espace public. La Métropole et la Région, chef de file de l'intermodalité, travailleront en étroite collaboration sur ces sujets.

La mobilisation de tous les canaux de communication, en particulier digitaux et la création d'une Agence de la Mobilité en 2020 seront les outils privilégiés de cette ambition.

7. Se donner les moyens de réussir

La Métropole, en qualité de maître d'ouvrage et de pilote stratégique, a vocation à organiser, réaliser et coordonner la mise en place des actions du PDU en lien avec les différents partenaires impliqués. Elle élaborera notamment 6 schémas stratégiques à l'échelle métropolitaine, qui appliqueront les orientations et les objectifs du PDU et permettront d'établir un cadre et une vision à 2050 de la mobilité métropolitaine. Il s'agit des schémas de l'armature ferroviaire et de la voirie structurante, ainsi que des schémas thématiques sur le stationnement, les modes actifs, la logistique, le transport à haut niveau de service et les aires de covoiturage. La majorité d'entre eux seront engagés dès 2020.

Ces schémas alimenteront les Plan Locaux de Mobilité. Ces derniers seront réalisés par bassin de proximité. Ils permettront une déclinaison territoriale partagée du projet de mobilité de la Métropole tant au niveau des enjeux et objectifs communs que du plan d'actions. Ils devraient être conduits à raison de 5 plans par an sur 5 ans.

La Métropole se dotera par ailleurs des moyens d'ingénierie destinés à accompagner les entreprises, zones d'activités, établissements d'enseignement dans leurs actions en faveur des changements de comportement à travers les plans de mobilité en entreprise ou en établissement d'enseignement.

La nécessité d'un observatoire de la mobilité, partagé au niveau métropolitain, s'impose, aussi bien pour la connaissance fine et l'analyse du territoire que pour la définition des orientations stratégiques métropolitaines et l'évaluation des politiques de mobilité, à commencer par celle du PDU.

La stratégie financière doit permettre de dégager les ressources nécessaires à la mise en place des actions, en investissement mais aussi en fonctionnement.

L'évaluation du projet

Conformément aux obligations légales, et dans le but de répondre aux objectifs le PDU a fait l'objet d'une évaluation tout au long de son élaboration sur les points suivants : l'évolution des parts modales, le budget de la mobilité pour les habitants et les populations desservies par le projet ; l'environnement, qualité de l'air, santé publique (modes actifs), les GES, la consommation d'espace ; les modalités de financement investissements et fonctionnements. Cette évaluation montre que les objectifs sont globalement atteints.

La stratégie financière du projet :

La réalisation du présent projet de PDU suppose que des moyens financiers soient mis en place à la hauteur de ces besoins. Le programme d'investissements prévu par le projet de PDU en matière de transports reste, en rythme annuel, similaire à celui de l'Agenda, pour la part qui relève du budget de la Métropole.

leviers	Coût d'investissement total	Dont projets partenaires	Budget Métropole PDU 2020-2030	Budget Transport	Budget Principal	Autre
TOTAL	7 110	2 386	4 636	3538	1 098	88
Transports collectifs (TC et FER)	4 772	1331	3 418	3 353	65	23
<i>Dont LNPCA**</i>	548	548				
PEM (hors REM et gares)	56	-	56	40	16	0
Espaces publics partagés	343	-	343	3	340	-
Un système vélo global	185		120	50	70	65
Un système routier ré-inventé	1736	1055	681	74	607	-
Services	16	-	16	16	-	-
Se donne les moyens de réussir	2		-	2	-	-

Un montant d'investissements compris entre 300 et 350 M€ par an se confirme comme indispensable à l'atteinte des objectifs de report modal, de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre. Il faut noter que ce montant est comparable à celui que le Sytral, autorité organisatrice de l'aire urbaine lyonnaise a pu investir avec le concours des collectivités partenaires depuis une vingtaine d'années sur un périmètre comparable en taille et en population. Ce n'est donc pas un chiffre inatteignable. Avec ses ressources actuelles et le niveau d'endettement qu'il porte, le budget annexe des transports de la Métropole est capable de porter un montant annuel d'investissements compris entre 100 et 150 M€, subventions incluses. Il faut donc mobiliser des ressources supplémentaires à hauteur d'environ 200 M€ par an en moyenne. L'identification précise de ces ressources n'est pas possible dans le cadre du présent projet de PDU dans la mesure où elle est conditionnée par des mesures d'ordre législatif qui dépassent les compétences de la Métropole :

- Le vote définitif de la LOM et les mesures qui en résulteront (débat au Parlement et ordonnances de création d'un éventuel établissement public) ;
- L'évolution de l'organisation, du périmètre, des compétences, de la gouvernance et du financement de la Métropole Aix Marseille Provence, en particulier dans le cadre du projet de loi dit « engagement et proximité » en cours de discussion au Parlement ;
- L'allocation par l'Etat de ressources spécifiques sous forme de dotation budgétaire ou de fiscalité dédiée

Pour ce qui dépend d'elle, la Métropole s'engage, à travers le vote du présent projet de PDU, à produire un effort budgétaire exceptionnel, dont l'ampleur dépend de discussions à venir avec l'Etat et dans le cadre de l'assemblée métropolitaine au début du prochain mandat.

S'agissant du fonctionnement, le PDU suppose également un effort important pour développer les services à hauteur des besoins. Le coût net de l'offre supplémentaire, lié principalement au Réseau Express Métropolitain et aux TCSP, est estimé à l'horizon 2030 à environ 100 M€ par an. L'objectif de la Métropole est de parvenir à financer cet effort par les moyens suivants :

- Stabilité du concours du budget général à hauteur de 120 M€ par an ; l'augmentation de ce montant, si elle devait être retenue dans le cadre du futur plan de mandat, devrait se faire en priorité au profit de la capacité d'autofinancement et donc des investissements, ce qui revient à dire que le déficit de fonctionnement des réseaux (coûts d'exploitation moins recettes commerciales et versement transport) doit être maintenu à son niveau actuel ;
- Progression des recettes à hauteur de 47 M€ par an, liée à une augmentation de la fréquentation des réseaux et à une stabilité en euros constants de la recette par usager ;
- Effort de maîtrise des coûts kilométriques et rationalisation des réseaux

Ainsi que l'a démontré le document discuté en Conseil de Métropole le 26 septembre 2019, la gratuité des transports de traduirait par un besoin de financement supplémentaire de l'ordre de 200 M€. Le PDU n'a pas retenu cette hypothèse faute de pouvoir identifier les moyens de couvrir cette dépense supplémentaire.

Les approches territoriales et thématiques

La nature multipolaire et la très grande taille de la Métropole nécessitent de construire un projet à deux niveaux : la stratégie, la priorisation, la cohérence à l'échelle métropolitaine ; la proximité, la subsidiarité, l'appropriation par les habitants ou les communes à une échelle locale. Six bassins de mobilités ont donc été identifiés sur la base de différentes études et outils d'analyse territoriale. Ils ont été subdivisés par la suite en 25 bassins de proximité sur la base de critères de continuité, de cohérence, de densité. C'est sur ces périmètres que les actions du PDU seront déclinées, à l'issue de son approbation, dans le cadre des futurs plans locaux de mobilité. Ils déclineront un programme relativement précis tout en laissant aux acteurs locaux des marges de manœuvre à travailler avec eux.

L'approche par modes présentée précédemment, de même que l'approche par territoires évoquée ci-dessus doivent être complétées par une vision transversale mettant un accent particulier sur 7 thèmes à fort enjeux métropolitains : l'enseignement et la jeunesse, les zones d'activité et d'emploi, le tourisme, les loisirs et la vie la nuit, la cohésion sociale, la logistique et la cohérence entre urbanisme et transports.

L'annexe accessibilité

Les importants projets de développement et de rénovation du réseau vont permettre de finaliser la mise aux normes d'accessibilité du réseau et des points d'accès, notamment dans les PEM. Les services spécifiques qui seront développés, ainsi que la prise en compte du handicap dans tous les leviers, permettent d'intégrer les enjeux d'accessibilité au cœur des projets en vue de créer une Métropole pleinement accessible à tous.

Le rapport environnemental

Dans un souci de cohérence métropolitaine, l'état initial de l'environnement a fait l'objet d'une étude commune avec le PCAEM. Une méthode par indicateurs a permis d'apprécier l'impact des leviers du PDU sur l'environnement. La qualité de l'air, l'impact climatique et le bruit ont fait l'objet d'une modélisation par des opérateurs spécialisés. L'analyse environnementale du projet a été effectuée par leviers ainsi que par thématiques environnementales. La méthodologie retenue a permis d'évaluer l'impact environnemental potentiel pour chaque opération. Ainsi, le projet présente un impact globalement très positif sur l'environnement.

De l'arrêt du projet le 19 décembre 2019 à son approbation

A l'issue de l'arrêt du projet de PDU, l'ensemble du dossier sera transmis aux personnes publiques associées et à tous les autres organismes devant être consultés, notamment l'Autorité Environnementale, qui disposeront d'un délai de trois mois pour rendre leur avis. Le projet de PDU, tel qu'arrêté accompagné des avis personnes publiques associées et de l'autorité environnementale sera soumis à enquête publique avant d'être soumis à l'approbation du Conseil de la Métropole.

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°82-1153 en date du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) ;
- La loi n°96-1236 en date du 31 décembre 1996 relative à l'Air l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) ;
- La loi n°2000-1208 en date du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain ;
- La loi n°2010 788 en date du 12 juillet 2010 relative à l'engagement national pour l'environnement, « Grenelle II » ;
- La loi n°2011-12 en date du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit européen ;
- Ordonnance n°2016-1060 en date 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 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole Aix-Marseille-Provence
- La délibération du 14 décembre 2017 qui approuve l'engagement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole et définit les modalités de la démarche ;

- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole,
- L'avis des Conseils de Territoires

ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Délibère

Article 1 :

Est arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains, annexé au rapport ;

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole, ou son représentant, est autorisé à engager l'ensemble des démarches et procédures administratives nécessaires à la poursuite de la procédure d'élaboration du Plan de déplacements urbains (consultations des personnes publiques associées et autres organismes devant être consultés, enquête publique), à engager l'ensemble des démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération, et à signer les actes afférents.

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

Roland BLUM

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

**NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU
CONSEIL DE LA METROPOLE**

**ARRÊT DU PROJET DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE (PDU)**

La métropole Aix-Marseille-Provence a lancé sa démarche de PDU en décembre 2017. Il a pour objet de définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises, sur une période de 10 ans. C'est une démarche de planification réglementaire imposant une coordination entre tous les acteurs concernés et prévoyant un plan d'actions.

L'année 2018 a été consacrée à l'élaboration technique du projet en partenariat avec l'ensemble des institutions concernées, Etat, Département, Région, Communes. Au cours de l'année 2019 un large processus de concertation sous forme d'ateliers et d'un registre numérique a permis de préciser le contenu du projet, présenté en COPIL élargi le 05 juillet 2019.

Le projet présenté s'organise autour de 7 leviers et 113 actions : le système de vélo global, le système routier efficace innovant et durable, le système de transport collectif performant, le réseau de pôles d'échanges multimodaux hiérarchisés, les espaces publics partagés, le service de mobilité agile et accessible, se donner les moyens de réussir.

Il a pour objectif à l'échéance du plan de réduire les émissions de GES de 26%, de NOx de 60% et les Particules fines de 50%. D'augmenter la part modale du vélo de 1 à 5%, et celle des TC de 9 à 15%, et de réduire la part modale de la voiture de 59% à 50%.

Le projet atteint globalement ses objectifs et son coût est estimé à environ 7 milliards d'euros d'investissements pour la période, tous partenaires confondus dont 4.6 milliards pour la Métropole impliquant un besoin d'investissement sur la période de 350M€/an et une évolution des charges d'exploitation de 600 millions en 2018 à 930 millions en 2030 affecté au budget de fonctionnement du budget annexe transport.

Le projet de PDU arrêté par le conseil métropolitain devra être soumis pour avis aux personnes publiques associées et devra faire l'objet d'une enquête publique.