

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

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

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

Le projet de Plan de Déplacements Urbains

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

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

Table des matières

OBSERVATIONS DU PUBLIC, des Services de l'Etat, de la CE et autres	6
1. LES RECOMMANDATIONS DE LA MRAE	7
2. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE (PLM)	7
3. LE FINANCEMENT DU PDU	8
4. CREATION D'UN ETABLISSEMENT PUBLIC LOCAL DE LA MOBILITE.....	9
5. LES ACTEURS ECONOMIQUES	9
5.1. Secteur terrestre	9
5.2. Secteur portuaire	10
6. LE SYSTEME VELO GLOBAL.....	10
7. GRATUITE /TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN	11
8. LE TRANSPORT FERROVIAIRE.....	12
8.1. Le réseau ferré	12
8.2. Le RER.....	12
9. LES LIAISONS MARITIMES.....	13
10. LES LIAISONS PAR TELEPHERIQUE / CABLE.....	13
11. LES BASSINS DE MOBILITE	14
11.1. Bassin de Marseille.....	14
11.1.1. Tramway des collines	14
11.1.2. Boulevard Urbain Sud (BUS).....	15
11.1.3. Propositions Plans Vélo -Piétons	15
11.1.4. Points divers municipalité de Marseille.....	16
11.2. Bassin du Sud-Est	16
11.2.1. Voie de Valdonne	16
11.2.2. PADD du CT4.....	17
11.2.3. Propositions d'une association locale	17
11.3. Bassin Est – Etang de Berre	17
11.3.1. Commune de Marignane.....	17

11.4. Bassin Ouest – Etang de Berre	18
11.4.1. Liaison RD9 / LAVERA.....	18
11.4.2. Contournement de PORT de BOUC.....	18
11.4.3. Maintien de la gare de PORT DE BOUC.....	19
11.5. Bassin Nord - Ouest.....	19
11.5.1. Création d'un accès à l'autoroute A7 depuis Coudoux.....	19
11.5.2. Echangeur Salon Nord	19
11.6. Bassin d'Aix en Provence.....	20
11.6.1. Le projet TRAMAIX.....	20
11.6.2. Contournement des villes	20
11.6.3. Rupture de charge concernant la ligne des Alpes / Marseille	21
11.6.4. Les faibles dessertes	21
12. AUTRES THEMATIQUES	22
12.1. Compatibilité du PDU avec documents supérieurs.....	22
12.1.1. SCOT.....	22
12.1.2. SRADDET	22
12.2. Evaluation du PDU	23
12.3. Synchronisation des lignes des différents modes de transport.....	23
13. CONSULTATION PROLONGEE DU REGISTRE NUMERIQUE PAR LE PUBLIC	23

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. LES RECOMMANDATIONS DE LA MRAe

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

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

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

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

2. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE (PLM)

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

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

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

La même question est posée pour les Schémas opérationnels programmés.

3. LE FINANCEMENT DU PDU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Q : Le MOA peut-il éclairer la commission d'enquête sur l'évolution éventuelle du plan de financement PDU, près de deux années s'étant écoulées depuis sa rédaction ?
Devant la convergence des incertitudes et questionnements tant des contributeurs que des autorités ou institutions, le MOA voudra bien préciser :***

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

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

La Fédération Nationale des Usagers des Transports PACA estime indispensable et urgent de créer un Conseil d'Administration de la Mobilité de la Métropole composé d'élus, à l'image de ce qui existe depuis longtemps dans d'autres grandes Métropoles. Les administrateurs seraient donc les interlocuteurs naturels des habitants sur les questions de mobilité.

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

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

5. LES ACTEURS ECONOMIQUES

5.1. Secteur terrestre

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

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

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

- Revendiquent une place au sein de la gouvernance du futur établissement public appelé à gérer la mobilité métropolitaine.

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

5.2. Secteur portuaire

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

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

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

6. LE SYSTEME VELO GLOBAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. GRATUITE /TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

8.1. Le réseau ferré

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

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

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

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

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

8.2. Le RER

Le PDU de la métropole promeut un projet articulé autour d'un réseau de type RER sur ses axes principaux (Aix/Marseille, Marseille/Miramas et Marseille/Aubagne). Plusieurs contributeurs (93, 171, 386, 409, 578, 677, 678) font remarquer que ce ne sont pas les seuls axes sur lesquels le ferroviaire est déployable et que cela serait dommageable pour les projets de trains légers sur des axes transversaux de la métropole ne passant pas par la Gare Saint Charles de Marseille.

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

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

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

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

Q : Quelle est la position du MOA sur les arguments des contributeurs, notamment relatifs à une étude plus globale du réseau maillé de trains légers assortie d'un plan de financement et d'un échéancier de réalisation d'un RER ? Concernant le RER et l'organisation de la mobilité ferroviaire, le MOA est-il favorable à procéder à une nouvelle rédaction du texte pour tenir compte des contributions et éventuellement en y associant l'importante Fédération des usagers des Transports ?

9. LES LIAISONS MARITIMES

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

Q : Le MOA peut-il éclairer la commission sur le développement envisagé en levant les imprécisions signalées ?

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

10. LES LIAISONS PAR TELEPHERIQUE / CABLE

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

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

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

Q : Ces modes de transport, certes originaux mais adaptés à la transition écologique, ont-ils fait en amont l'objet d'une étude d'impact (environnemental, visuel, technique, survol à basse altitude de propriétés privées, ...) ?

Devant desservir un aéroport aux fortes contraintes aériennes, les risques ont-ils été évalués et surtout le coût a-t-il été estimé et pour combien dans le plan de financement du PDU ?

Ces deux liaisons programmées au PDU fonctionneront elles en tout temps (fort mistral...) ?

11. LES BASSINS DE MOBILITE

11.1. Bassin de Marseille

11.1.1. Tramway des collines

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

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

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

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

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

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

11.1.2. Boulevard Urbain Sud (BUS)

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

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

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

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

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

Q : Le MOA est il en discussion avec la municipalité sur cette « 5^{ème} option » et dans l'affirmative est ce communicable dans le cadre de cette enquête publique ?

Par ailleurs des particuliers demandent la réalisation d'une étude d'impact BUS ; AMP l'aurait également demandé par la voix de sa présidente...Est-ce exact et si oui, qu'en est t il ?

11.1.3. Propositions Plans Vélo -Piétons

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

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

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

11.1.4. Points divers municipalité de Marseille

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

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

11.2. Bassin du Sud-Est

11.2.1. Voie de Valdonne

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

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

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

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

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

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

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

11.2.2. PADD du CT4

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

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

11.2.3. Propositions d'une association locale

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

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

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

11.3. Bassin Est – Etang de Berre

11.3.1. Commune de Marignane

Le Maire de Marignane suite au refus AMP du 27 mai 2020 de prendre en compte la quasi-totalité des besoins identifiés de sa commune en termes de

mobilité, est le seul édile de la Métropole à avoir émis le 28 juillet 2020 un avis franc « négatif » au projet de PDU. Il réitère donc ses demandes :

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

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

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

11.4. Bassin Ouest – Etang de Berre

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

11.4.1. Liaison RD9 / LAVERA

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

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

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

11.4.2. Contournement de PORT de BOUC

Plusieurs contributions abordent le sujet dont la municipalité de PORT de BOUC en justifiant que ce contournement autoroutier est indispensable pour des raisons évidentes de sécurité pour les habitants (transports de matières dangereuses) mais aussi de préservation de la biodiversité de la région. En outre il permettrait de réunir le nord et le sud de la Ville. Sa réalisation allée

à la requalification de la RN 568 sont jugées indispensable pour des raisons de sécurité routière et écologiques tout en réunifiant la ville coupée en deux.

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

11.4.3. Maintien de la gare de PORT DE BOUC

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

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

11.5. Bassin Nord - Ouest

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

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

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

11.5.2. Echangeur Salon Nord

Plusieurs collectifs et contributions de particuliers sollicitent la finalisation de la construction de l'échangeur de l'autoroute à Salon Nord qui est une opération à planifier en priorité pour décongestionner et réduire la pollution du centre-ville de Salon de Provence.

Pour cela le tronçon autoroutier Salon Nord/ Salon Sud devrait être gratuit pour inciter les usagers à l'emprunter. En outre, l'aménagement de cet échangeur devrait prévoir l'implantation d'une aire multimodale.

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

11.6. Bassin d'Aix en Provence

11.6.1. Le projet TRAMAIX

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

Il permettrait de relier les pôles importants du Pays d'Aix : la gare Aix-centre, le Pôle d'activité et la Gare TGV de l'Arbois.

Ce projet aurait pour avantages de s'affranchir des aléas de la circulation, de juguler la pollution importante liée au trafic routier et de proposer une solution alternative et crédible aux autres projets routiers envisagés antérieurement et pour la plupart abandonnés ou en voie de l'être.

Son coût avoisinerait les **60 M€**, et sa réalisation prendrait seulement trois ou quatre ans s'inscrivant ainsi dans le temps du PDU.

Ce projet argumenté et très détaillé offrirait ainsi un accès rapide et une attractivité accrue du Pôle d'activité.

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

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

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

11.6.2. Contournement des villes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Q : Si en la matière le sujet relève de la Région, AOM pour les TER, le MOA peut-il s'engager plus avant dans le PDU pour inscrire une action forte de transport pour les habitants de cette commune métropolitaine située dans un autre département ?

Quelles sont les éléments les plus récents recueillis auprès de la Région et de la SNCF, propre à rassurer le maire de Pertuis et ses administrés ?

11.6.4. Les faibles dessertes

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

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

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

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

12. AUTRES THEMATIQUES

12.1. Compatibilité du PDU avec documents supérieurs

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

12.1.1. SCOT

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

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

Le MOA peut-il assurer que le PDU respecte bien les 7 SCOT actuels ?

12.1 2. SRADDET

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

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

La Région en charge du suivi du SRADDET note :

- Des objectifs de diminution de la pollution atmosphérique pour 2030 trop faibles et non conformes avec les taux du SRADDET, ne permettant pas d'arriver à une neutralité carbone en 2050.
- Une « politique vélo » manquant d'ambition : 5% visé alors que le Plan national comme le SRADDET l'a fixé à **12,5%** en 2030
- Une incohérence du schéma directeur des modes actifs envisagé dans le PDU avec les objectifs et la temporalité du schéma régional des **Vélo routes**, annoncé dans le SRADDET devant être achevé en 2025.
- Un manque d'ambition dans les domaines de la **logistique** (fret ferroviaire, optimisation du terminal rail-route du port de Marseille, gare de triage de Miramas...) mais aussi en matière de politique de **limitation du stationnement**.

Q : Le MOA voudra bien indiquer à la commission les inflexions ou rectifications qu'il compte apporter au PDU pour le rendre conforme au SRADDET, compte tenu de la concomitance d'élaboration survenue pour ces deux documents de planification ?

12.2. Evaluation du PDU

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

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

12.3. Synchronisation des lignes des différents modes de transport

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

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

13. CONSULTATION PROLONGEE DU REGISTRE NUMERIQUE PAR LE PUBLIC

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

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

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

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

- (1) MOA : Maitre d'Ouvrage
(2) PPA : Personnes Publiques Associées
(3) PDE : Plan de Déplacement Entreprise
(4) PDIE : Plan de Déplacement Inter Entreprise

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

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

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

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