

REPUBLIQUE FRANCAISE

RAPPORT N° 94

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 25 Mars 2016

SOUS LA PRESIDENCE DE MME MARTINE VASSAL

RAPPORTEUR(S) : M. HENRI PONS

OBJET

Avis du Département sur le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat mixte de Gestion et d'Exploitation des transports urbains Ouest Etang de Berre (SMGETU)

**Direction Générale Adjointe de l'Economie et du Développement
Direction des Transports et des Ports
11204**

PRESENTATION

Les plans de déplacements urbains (P.D.U) ont été institués par la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982 (article 28).

La loi sur l'air, du 30 décembre 1996, a précisé le contenu des PDU, les a rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et a défini leur procédure d'élaboration. Ils ont été à nouveau réformés par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains de décembre 2000. La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a imposé l'élaboration d'une annexe accessibilité et l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité. Enfin, la Loi relative à l'engagement National pour l'Environnement (Loi ENE ou Grenelle II) n°2010-788 du 12 juillet 2010 a renforcé les objectifs en termes de développement durable.

Le PDU doit avoir pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement. C'est désormais le Code des Transports qui fixe les objectifs assignés au PDU : diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes doux, aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement sur le domaine public, rationalisation du transport et de la livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Le Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains Ouest Etang de Berre (SMGETU) a approuvé son projet de PDU le 8 décembre 2015 et a procédé fin décembre à la saisine des personnes publiques associées. Bien que le SMGETU ait été dissous au 1^{er} janvier 2016 en raison de la création de la Métropole, il convient de délibérer sur l'avis du Département sur ce PDU.

Il est à préciser qu'à compter du 1^{er} janvier 2016, la Métropole Aix Marseille Provence est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'intérieur de son périmètre. A ce titre, elle devra élaborer un Plan de Déplacements Urbains sur l'ensemble de son ressort territorial.

LE PROJET DE PDU DU SMGETU

Outil de planification, le PDU est une obligation légale pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le SMGETU, sur le territoire de la communauté d'agglomération du pays de Martigues et du syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence, regroupe plus de 170 000 habitants.

Conformément au Code des Transports, le PDU doit prendre en compte des orientations de la Politique de la Ville conformément à la Loi n°2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine. Il doit être compatible avec les orientations du SCOT, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de mai 2007, le Plan Régional Qualité de l'Air (PRQA) arrêté en mai 2000, le Schéma Régional Air Climat Energie (SRCAE) qui a été adopté par l'Assemblée régionale le 28 juin 2013 et qui a été arrêté par le Préfet le 17 juillet 2013, et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) approuvé par le Préfet le 17 mai 2013. Il

s'inscrit également en cohérence avec le Plan Climat Territorial de la CAPAM abouti fin 2015 et celui du SAN ouest Provence adopté en octobre 2014.

Le projet de PDU met en avant qu'il convient notamment d'agir sur le report modal : 763 000 déplacements sont réalisés chaque jour sur le territoire dont 67 % en voiture et 4 % en transports en commun, tous modes confondus.

Cette part est en très nette croissance soulignant l'importance des échanges avec les territoires voisins. Les déplacements doivent être appréhendés dans un contexte métropolitain.

Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, le PDU est articulé autour de 3 grands objectifs :

1. rendre les transports publics plus performants et accessibles,
2. favoriser les modes actifs et les déplacements écologiques,
3. garantir l'accès et l'attractivité du territoire.

In fine, l'objectif visé à l'horizon du PDU, soit 10 ans, est de freiner la croissance du trafic automobile (de 67 % à 60 % des déplacements) au bénéfice des transports collectifs (de 4 % à 9 % des déplacements) et des modes actifs marche et vélo (de 28 % à 30 % des déplacements).

Cet objectif permet d'envisager des gains environnementaux significatifs : une réduction des gaz à effet de serre (-30 %), des monoxydes et dioxydes d'azote Nox (-26 %), des particules en suspension (-31 %) et du monoxyde de carbone (-33 %).

La mise en œuvre des opérations nécessaires à la réalisation des engagements pris dans ce PDU nécessiterait 536 M€ sur les 10 prochaines années pour le seul SMGETU. Ce montant se répartit en 387 M€ de dépenses de fonctionnement et 148 M€ de dépenses d'investissement.

Il est à préciser que ces 148 M€ d'investissements représentent 16 % d'un montant total de 943 M€ relatifs aux investissements nécessaires envisagés sur la période, les 84 % restant (795 M€) devront être pris en charge par les partenaires : Etat, Région, Département, et l'Etat.

Enfin, sur 763 000 déplacements quotidiens, 129 000 sont externes au territoire, dont la moitié sont tournés vers ou en provenance de Marseille et 1/3 sur le territoire de l'agglomération de Salon de Provence.

VOLET TRANSPORTS

Le premier axe du PDU s'articule autour du renforcement de la desserte en transport en commun ferrés et routiers et le développement de nombreux points de correspondances qui favorisent l'usage de plusieurs modes de transport dans une perspective de rationalisation des moyens.

Le Département est tout à fait favorable aux mesures visant à l'amélioration de la performance des transports en commun, non seulement sur les autoroutes mais aussi sur l'intégralité des sources de perturbations sur infrastructures routières. Le projet de PDU va dans le sens des principes auxquels le Département souscrit totalement : valorisation des transports collectifs routiers via la création de sites propres et le développement des pôles d'échanges multimodaux. Dans cette

perspective, sont envisagées 3 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) : Martigues/Port de Bouc, Istres et Miramas), 3 lignes de cars à haut niveau de service (CHNS) : Miramas/Port-St-Louis-du-Rhône, Martigues/Istres, Martigues/Port-St-Louis-du-Rhône et des pôles d'échanges (Fos, Martigues, Istres, ...) qui permettront notamment de mieux connecter les lignes interurbaines départementales aux lignes urbaines du réseau Ulysse.

Il convient toutefois de rappeler qu'en tant que gestionnaire des voiries concernées (RD5 à Martigues et RD268 à Fos) par les projets de CHNS entre Miramas, Istres et Fos-sur-Mer et de BHNS sur la ligne 'Martigues Port-de-Bouc', le Département devra être associé très en amont aux réflexions, dès le stade des études de faisabilité. La mise en œuvre de voies réservées impacte le réseau routier et nécessite des études visant à justifier leur intérêt.

Concernant l'action 2 qui vise à développer un réseau de lignes maritimes sur l'Etang de Berre, les contours de cette opération devront être affinés, permettant d'en confirmer l'intérêt socio-économique.

Concernant l'action 6 relative à la desserte ferroviaire, il est à noter que les opérations dans ce cadre ne relèvent pas de la compétence unique SMGETU et qu'elles ne l'impliquent financièrement que marginalement (3,7 M€ sur 33,3 M€). Il conviendra de vérifier que les opérations prévues soient validées par l'ensemble des partenaires concernés et réalisables dans les délais prévus dans le cadre d'un PDU (10 ans). En effet, la question de la compatibilité des échéances de ces grands projets d'infrastructures ferroviaires avec l'horizon du PDU demeure, notamment dans les cas de la réouverture de la ligne Aix-Rognac et de la modernisation de la liaison ferroviaire sur la Côte bleue.

Enfin, conformément à la Loi, le PDU du SMGETU comporte une annexe particulière traitant du volet accessibilité, qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transport public. Cette annexe reprend le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée adopté fin 2015 par le SMGETU. Les contraintes géométriques propres aux cars interurbains, notamment du Département, sont bien prises en compte dans les projets d'aménagements de points d'arrêt (dimensions des hayons à 2,80 m et hauteur de quais à 18 cm). Les programmations d'aménagements de points d'arrêt sont conformes aux échanges tenus sous l'égide du Syndicat Mixte des Transports des Bouches du Rhône qui ont permis de coordonner les actions de chacune des Autorités Organisatrices de Transports.

VOLET ROUTIER

La politique routière du Département est en cohérence avec les ambitions du PDU qui visent à améliorer l'accessibilité et la desserte routière sur le territoire du PDU, notamment dans l'objectif de développer la ZIP de FOS/Mer. Le Département est également favorable au report modal et au développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

- Projets routiers sous maîtrise d'ouvrage CD13 inscrits dans le PDU

Pour améliorer les déplacements, les projets routiers du Département ne seront efficaces que s'ils s'insèrent dans un réseau maillé, composé de la future liaison A56 Fos/Salon et du contournement de Martigues Port de Bouc sous MO Etat. Pour la RD268, le projet d'amélioration de la route sera adapté aux besoins du GPMM résultant de ses hypothèses de développement.

Concernant le montant estimé des opérations projetées (Objectif 3), le tableau (p.385) de programmation pluriannuelle des dépenses par actions pourrait être amélioré en ajoutant les maîtrises d'ouvrage des opérations et en indiquant l'année d'évaluation dans la colonne « montant global PDU ».

- Requalification en boulevard urbain de la RD5

Cette route est classée en réseau économique de liaison au Schéma Directeur Routier. Elle a une fonction de transit essentielle à préserver car elle relie deux centres urbains. De plus, entre Martigues et Istres, son profil est à 2X2 voies. Par conséquent, l'aménagement d'une section de cette route en boulevard urbain n'est pas cohérent avec les objectifs d'intervention du Département sur ce réseau.

- Action 21 Encourager le covoiturage

Le Département favorise le report modal sur son réseau en aménageant des aires de covoiturage (souvent couplées avec des arrêts TC). Pour information, le Département propose que la politique de mobilisation du foncier pour ce type d'aménagement soit portée dans les documents de planification (réservation d'emprises).

- Modes actifs

Le Département réalise actuellement son Schéma Directeur Vélo (SDV). Les actions du PDU en lien avec les objectifs de sécurisation de la pratique cyclable et la prise en compte du Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes sont pleinement en cohérence avec les orientations de ce Schéma. L'objectif du SDV est de définir des itinéraires cyclables départementaux répondant à l'ensemble des pratiques et d'identifier des actions complémentaires à travers le développement d'équipements, la sensibilisation-communication-partenariats et l'intermodalité et services.

- Etat initial de l'environnement

Concernant la Trame Verte et Bleue dans les infrastructures de transports (p.87), le SMGETU devra prendre en compte dans le PDU les observations déjà formulées par le CD13 sur le SCOT Ouest Etang de Berre (avis de la Commission permanente du 29 avril 2015).

VOLET ENVIRONNEMENT

En ce qui concerne le développement du potentiel d'utilisation d'énergies propres ou renouvelables dans les déplacements (Etat initial de l'environnement (p51/52), le souhait de miser sur la valorisation d'hydrogène dans les transports, en liaison avec les développements industriels prévus sur la zone industrialo-portuaire est un point positif qui mérite d'être encouragé.

En revanche, on peut regretter un manque d'ambition dans la liste des solutions visant à réduire l'effet de la voirie sur la ressource en eau : l'objectif de non utilisation des produits phytosanitaires devrait être préféré à celui d'une « utilisation

raisonnée » de ces mêmes produits (p57). Par ailleurs, aucune action transversale de réduction partielle ou totale de l'utilisation des produits phytosanitaires n'est prévue parmi les 35 actions du PDU.

Un autre enjeu à mentionner est celui de la préservation des prairies irriguées gravitairement, afin de garantir la recharge de la nappe (p82). Plus généralement, les canaux ne figurent pas dans la prise en compte de la ressource en eau au regard des déplacements.

Concernant le rapport environnemental, il est à souligner que l'impact sur la ressource en eau n'est pas pris en compte dans l'évaluation (p15). La notion de parkings perméables et réversibles (p59) mériterait des éclaircissements. Par ailleurs, dans le cadre de l'incidence des scénarios sur les milieux naturels autour de l'Étang de Berre, le GIPREB n'est pas consulté. Même si les liaisons maritimes se feront essentiellement de port à port, l'impact sur le milieu marin n'a pas été scientifiquement mesuré.

Enfin, concernant le projet de PDU et au sujet de l'évaluation quantitative des émissions, l'hypothèse d'une stabilité des émissions en dépit de l'augmentation des déplacements due à l'accroissement de la population peut sembler optimiste (p398/399). En effet, si le levier du report modal au bénéfice de systèmes de transports plus respectueux de l'environnement peut être admis, la diminution de la distance moyenne par déplacement impliquerait, notamment pour les déplacements domicile-travail, des implantations de bâtiments professionnels plus proches des lieux de vie.

INCIDENCE FINANCIERE

Ce rapport n'a aucune incidence financière.

PROPOSITION

Au bénéfice de ces précisions et sur proposition de M. le Délégué aux Transports, je vous serais obligée de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Signé
La Présidente du Conseil Départemental

Martine VASSAL