

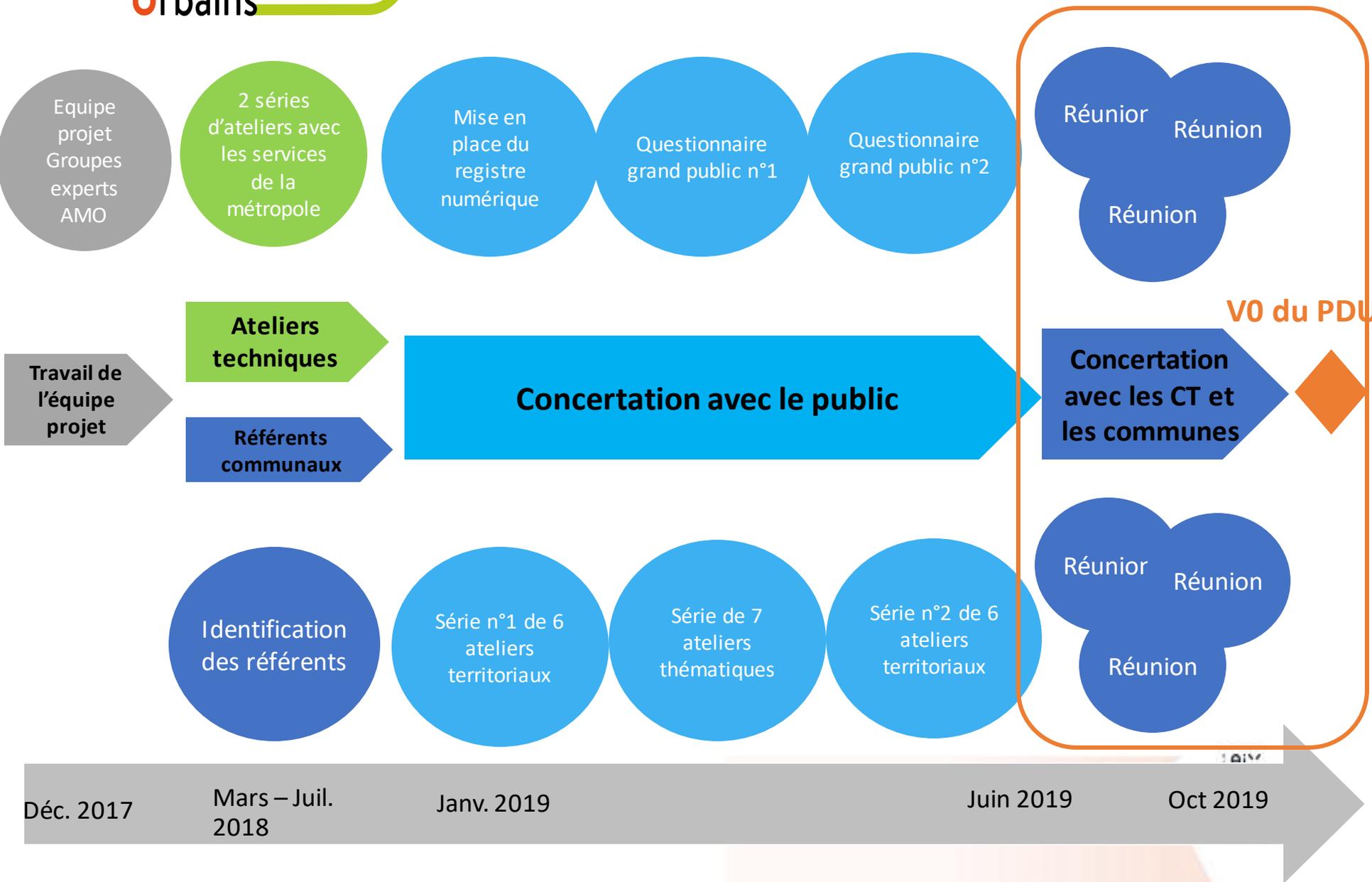
Comité de pilotage élargi
PDU 2020-2030
04 décembre 2019

PROJET DE PDU FINALISÉ EN VUE DE SON ARRÊT

LE 19 DÉCEMBRE 2019

1. La concertation
2. La stratégie de mobilité
3. Ajustements apportés au projet de PDU
4. L'annexe accessibilité et le rapport environnemental
5. L'évaluation du projet
6. Calendrier et à venir

1 – LA CONCERTATION



En septembre-octobre 2019 : Rencontres élus et techniciens

- Actions territorialisées du PDU / Projets d'aménagements des territoires ;
- Partage du PDU avec les partenaires (Etat, Département, Région,)

Transmission de la V0 aux partenaires le 4 novembre;
remarques prises en compte pour une V1 du document :

- 27 communes
- 6 territoires
- 13 partenaires institutionnels
- Autres acteurs société civile

70 contributeurs pour environ 900 demandes de modifications ont été enregistrées jusqu'au 29 novembre.

2 – LA STRATEGIE DE MOBILITE

➤ UN NOUVEAU PARADIGME

- Nouvelles mobilités, nouveaux services, changement climatique, économie décarbonée ...

➤ STRATEGIE A LONG TERME, véritable système de mobilité pour tous :

- RER Métropolitain (réseau ferroviaire modernisé et gare souterraine à St Charles)
- Reconversion des autoroutes: supports du transport multimodal collectif et voiture partagée
- Centres-villes réinvestis (modes actifs, logistique urbaine, ...)

4 ENJEUX & 17 OBJECTIFS



REPORT MODAL	2017	OBJECTIF 2030
Voiture	54%	-50%
Moto	3%	
Transports en commun	10%	15%
Marche	31%	32%
Vélo	1%	5%
Autre	1%	

ENVIRONNEMENT	OBJECTIF SRADDET	PPA 2013**	OBJECTIF PCAEM	OBJECTIF PDU 2030
Gaz Effet de Serre	- 35%	-10%	- 26%	- 26%
Oxyde d'azote	- 58%*	-10%	- 75%	- 75%
Particules PM 10	- 47%*	-10%	- 37%	- 37%
Particules PM 2,5	- 55%*	-10%	aucun	- 50%

* Le SRADDET n'affecte pas les objectifs par type d'émetteur, il ne peut donc être pris pour cible, ceux du PCAEM sont retenus ;

** Horizon 2020, et au-delà du tendancier;

Les Plans locaux de mobilité, la déclinaison territoriale du PDU :

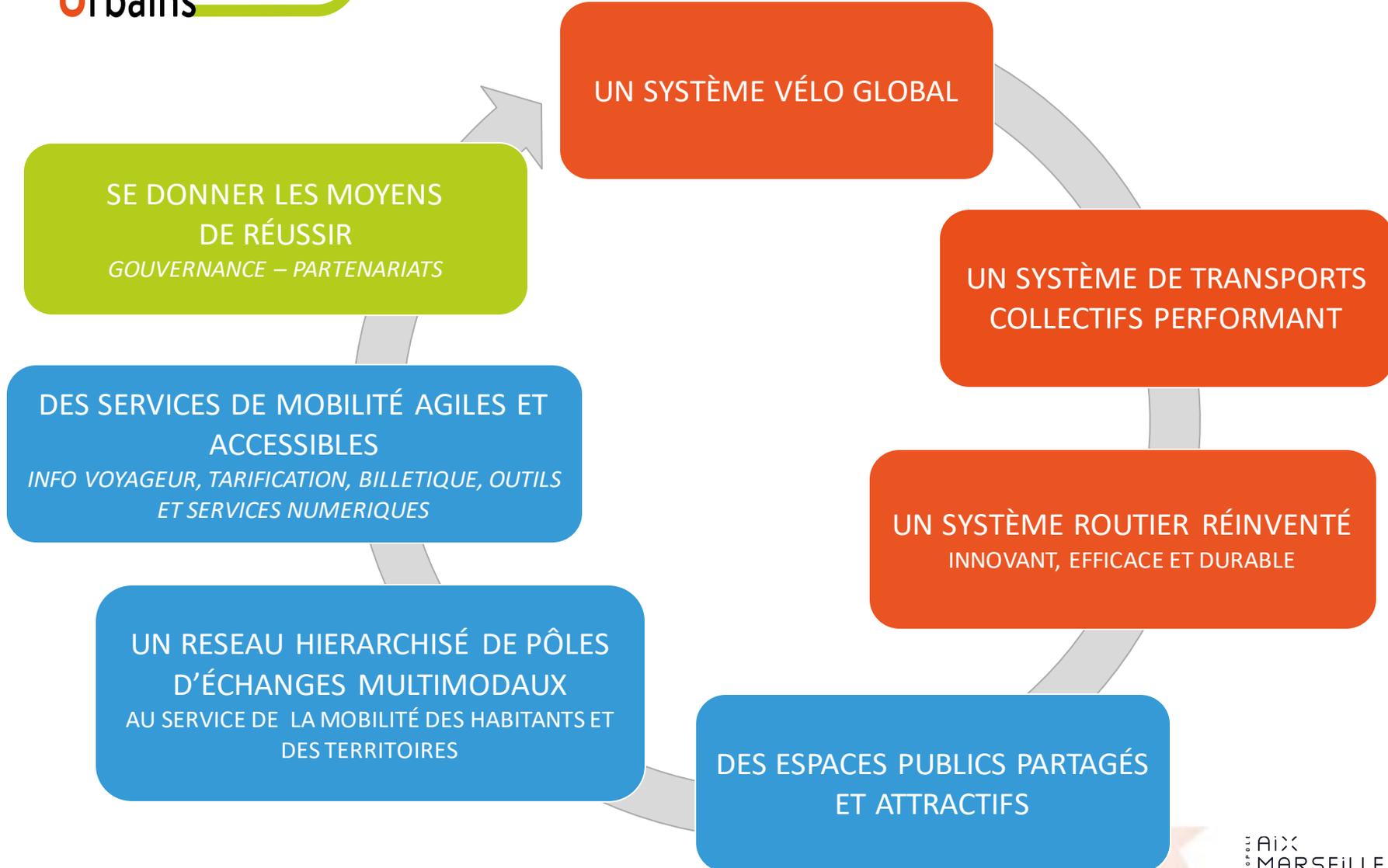
- 25 PLM, 1 par bassin de proximité, élaborés en 5ans
- Déclinaison territoriale des objectifs et leviers du PDU
- Partage de la vision de la mobilité métropolitaine à l'échelle du bassin
- Elaboration en concertation avec les communes et les acteurs du territoire (Cohérence Urbanisme Transport)
- Elaboration en lien avec les différents schémas directeurs de la mobilité

Les PLM préciseront notamment :

- les itinéraires du réseau cyclable structurant métropolitain y compris secondaire
- Les espaces publics partagés
- Le dimensionnement et l'application des règles de stationnement
- Le positionnement des aires de covoiturage
- ...

3 – AJUSTEMENTS APPORTÉS AU PROJET DE PDU

- Attente forte sur le ferroviaire et le souhait d'un RER métropolitain
- Nouvelles infrastructures routières (échangeurs, contournements, vitesse, ...)
- Accompagnement des projets urbains/évolution de l'offre mobilité (transport collectif, stationnement, aménagement espace public, ...)
- Développement du système vélo
- Problématique du développement important du transport de marchandises.
- Incertitude financière pour atteindre les enjeux environnementaux
- Incertitudes sur l'évolution sociétale, technologique et environnementale



Plan de déplacements urbains

UN SYSTÈME VÉLO GLOBAL

SE DONNER LES MOYENS
DE RÉUSSIR
GOUVERNANCE – PARTENARIATS

UN SYSTÈME DE TRANSPORTS
COLLECTIFS PERFORMANT

DES SERVICES DE MOBILITÉ AGILES ET
ACCESSIBLES
*INFO VOYAGEUR, TARIFICATION, BILLETIQUE, OUTILS
ET SERVICES NUMERIQUES*

UN SYSTÈME ROUTIER RÉINVENTÉ
INNOVANT, EFFICACE ET DURABLE

UN RESEAU HIERARCHISÉ DE PÔLES
D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DES HABITANTS ET
DES TERRITOIRES

DES ESPACES PUBLICS
PARTAGÉS ET ATTRACTIFS

- **Ajouts d'axes structurants pour trois cibles : PEM, zones d'activités, centres urbains**
- **Réseau secondaire métropolitain: tracés non définis dans le PDU :**
 - Précisés dans les PLM et le schéma des modes actifs
 - Intégration des schémas cyclables communaux : Aix-en-Provence, Vitrolles, Miramas, ...
 - Intégration des projets urbains autour du vélo : Fos-sur-Mer, Gignac-La-Nerthe, Lançon-de-Provence, ...

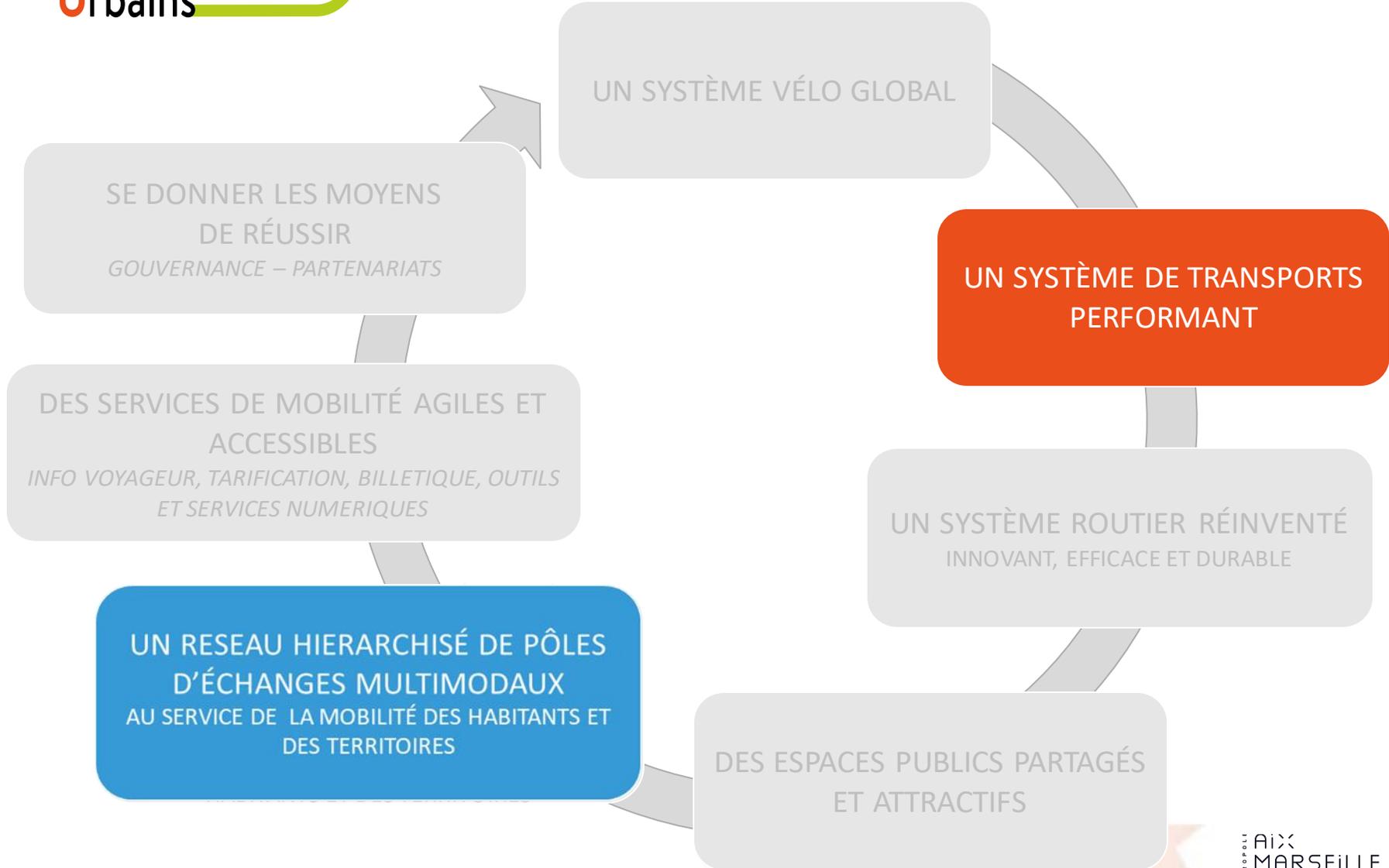
➤ **Zones 30 :**

Etude des espaces publics apaisés (zones 30, piétonnes et de rencontre) dans les PLM

➤ **Organisation du stationnement :**

Le schéma directeur de stationnement permettra d'identifier les besoins et leur traduction concrète

Plan de déplacements urbains



Intégration dans l'étude « Armature ferroviaire »

- Un TER+ supplémentaire : la Côte Bleue (Martigues , Istres , Port de bouc Sausset-les-Pins)
- Prolongement du Valtram jusqu'à Gardanne
- Utilisation de la voie Ferroviaire Gardanne-Trets-Carnoules
- Renforcement de la ligne dite des Alpes: création des haltes à la Calade et Venelles

Et

- Etude du potentiel de services ferroviaires urbains
- Etude transfert éventuel de compétence Région → Métropole (certaines voies)

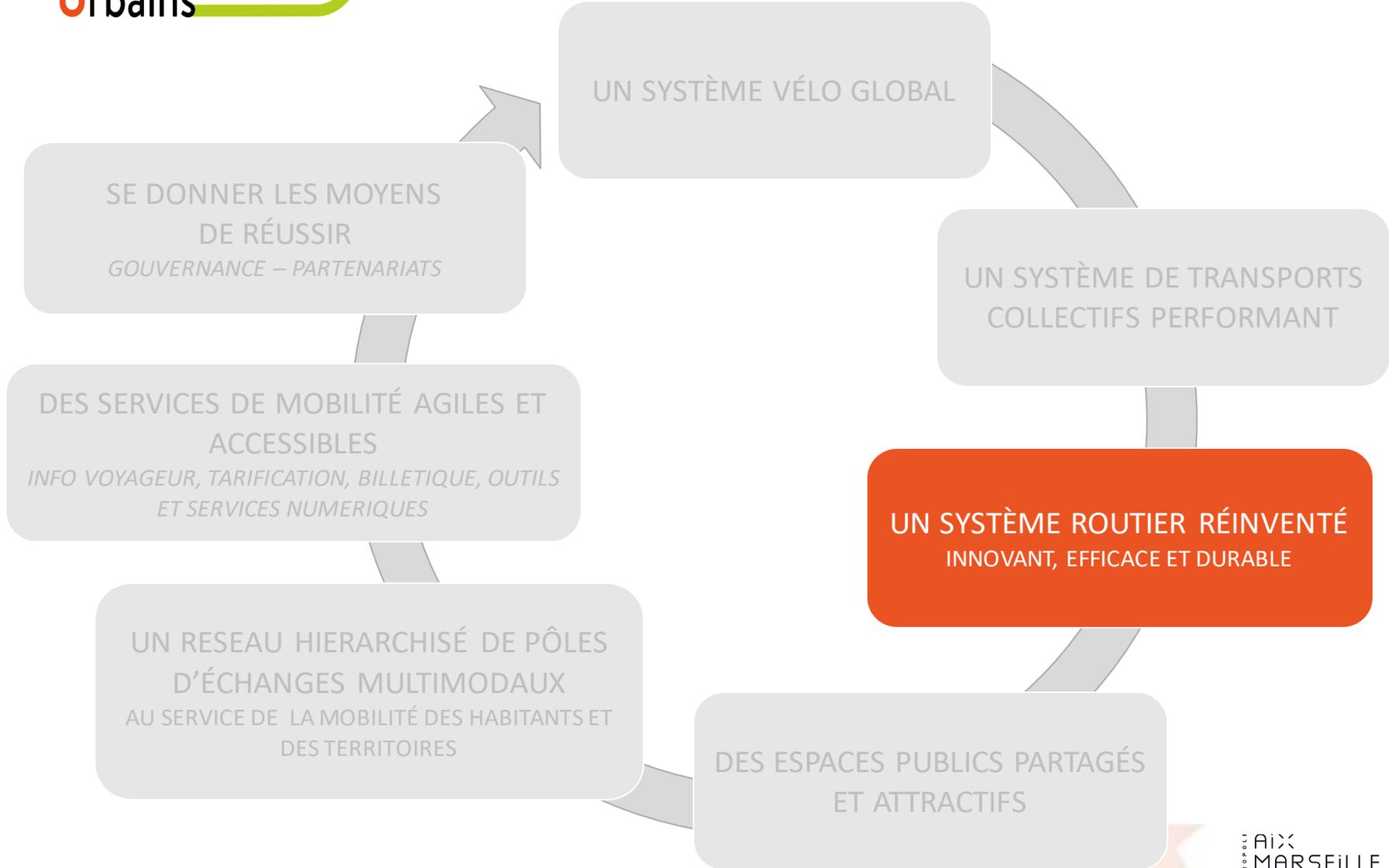
Transport collectif Haut Niveau de Service :

- Ajout de 2 lignes REM : Martigues-Aix et Aubagne-Aix ;
- 3 nouveaux Bus+ en réflexion : Salon-de-Provence, Vitrolles – Rognac – Berre-l'Étang, extension B3 La Rose vers Plan-de-Cuques et Allauch
- Un Bus + entre Aix centre et les ZA Aix (PAAP, Duranne, ...) : étude mutualisation ligne ferroviaire Aix-Rognac
- Extension tramway entre Marseille et Aubagne: sera intégrée au schéma directeur des TCSP- Transport Collectif en Site Propre (début 2020)
- Restructuration des réseaux urbains :
 - Evolution de lignes structurantes en Bus+ (Marseille, autres communes)
 - Étude des dessertes locales et rabattement sur PEM (Marseille, Septèmes-les-Vallons, Martigues, La Ciotat, ...)

Pôles d'échanges multimodaux :

- Ajout de PEM et P+R complémentaires, de P+R (Athelia à La Ciotat, La Bourbonne à Aubagne, secteur Lignane/Calade à Aix...)
- Réouverture de gares (Venelles, La Calade, Berre, ...) : études intégrées dans le schéma d'armature ferroviaire

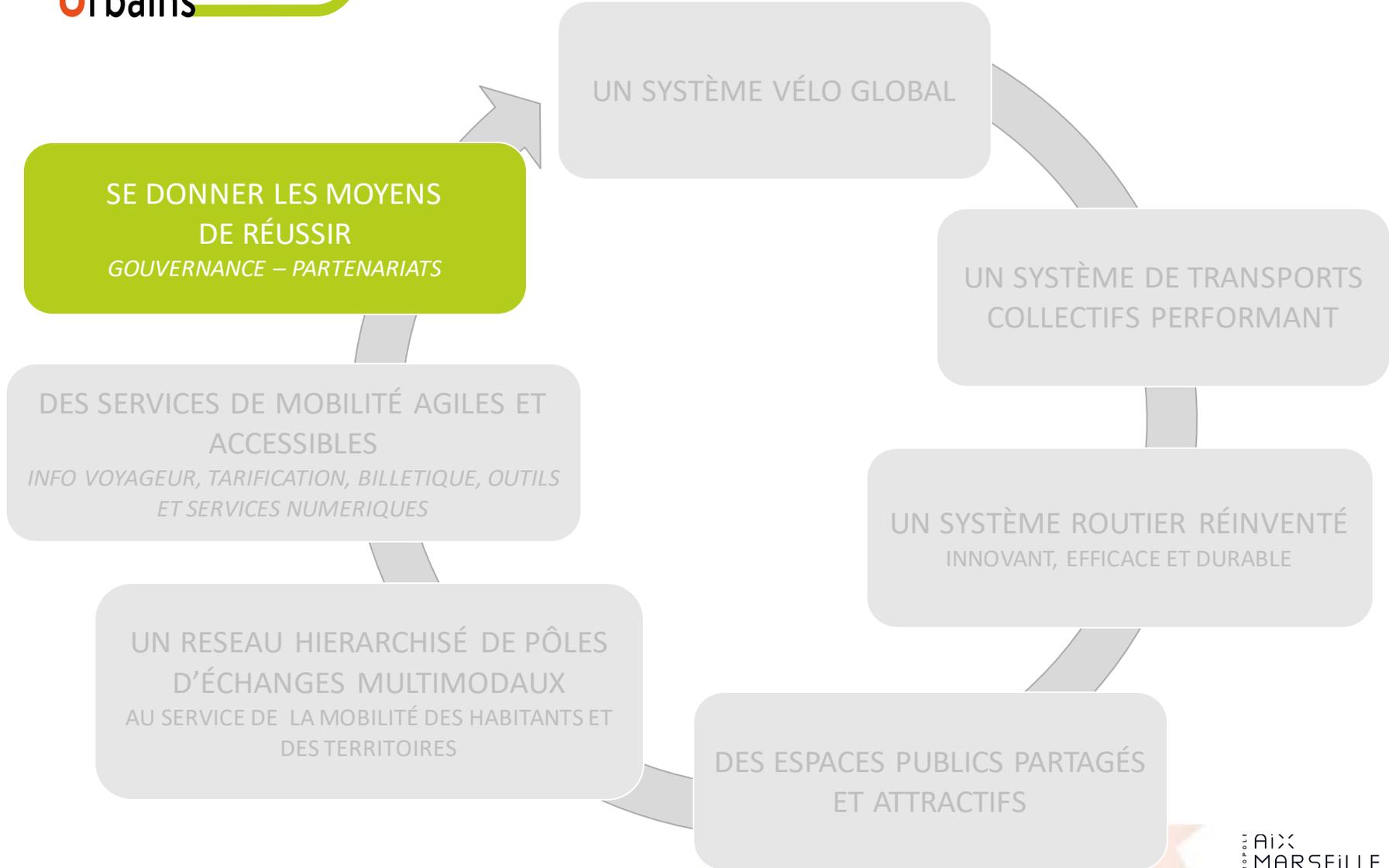
Plan de déplacements urbains



Evolution du réseau routier:

- Contournements et d'échangeurs : à étudier dans le schéma stratégique des voies structurantes
- Co-voiturage : schéma en cours pour la définition des aires de covoiturage
- Ajouts de BUM complémentaires (Les-Pennes-Mirabeau, Vitrolles, Miramas, St Mitre-les-Remparts,)
- Autres évolutions : à préciser dans le cadre des PLM dans le respect des principes de hiérarchisation définis par le PDU

Plan de déplacements urbains



- **Confirmation de la possibilité de créer une structure de mise en œuvre du financement :**
 - Etablissement à personnalité juridique propre, associant Etat, Département, Région
 - Financement des investissements
 - Réalisation éventuelle des grands projets

4 – L'ANNEXE ACCESSIBILITÉ ET LE RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

Un réseau de TC accessible et des services métropolitains dédiés

- Accessibilité des stations du métro et des arrêts prioritaires (car et bus)
- 100% des PEM accessibles, avec des services dédiés
- Généraliser les transports et les services dédiés

Des espaces publics partagés et attractifs

- Finaliser les PAVE et intégrer l'accessibilité PMR dans le schéma directeur des voiries métropolitaines
- Mieux communiquer auprès des acteurs de la voirie sur l'accessibilité PMR et équiper des places de stationnement PMR en bornes de recharge

Des services de mobilité agiles

- Un guichet unique, une information accessible, notamment digitale
- Accompagner les PMR dans leur mobilité

Se donner les moyens de réussir

- Engager des démarches qualité et aider chacun dans sa mobilité
- Associer le comité des partenaires et sensibiliser et former le personnel

État Initial de l'environnement

11 thématiques prioritaires

Enjeux majeurs :

GES

Énergie

Air

Bien-être & Activité physique

Consommation d'espace

Qualité des milieux naturels

Fragmentation des habitats
naturels

Enjeux modérés :

Bruit

Enjeux faibles :

Paysages & Patrimoine

Risques nat. et techn.

Qualité des milieux

aquatiques et des sols

Évaluation Environnementale

Par levier
Par thématique
Projets sensibles

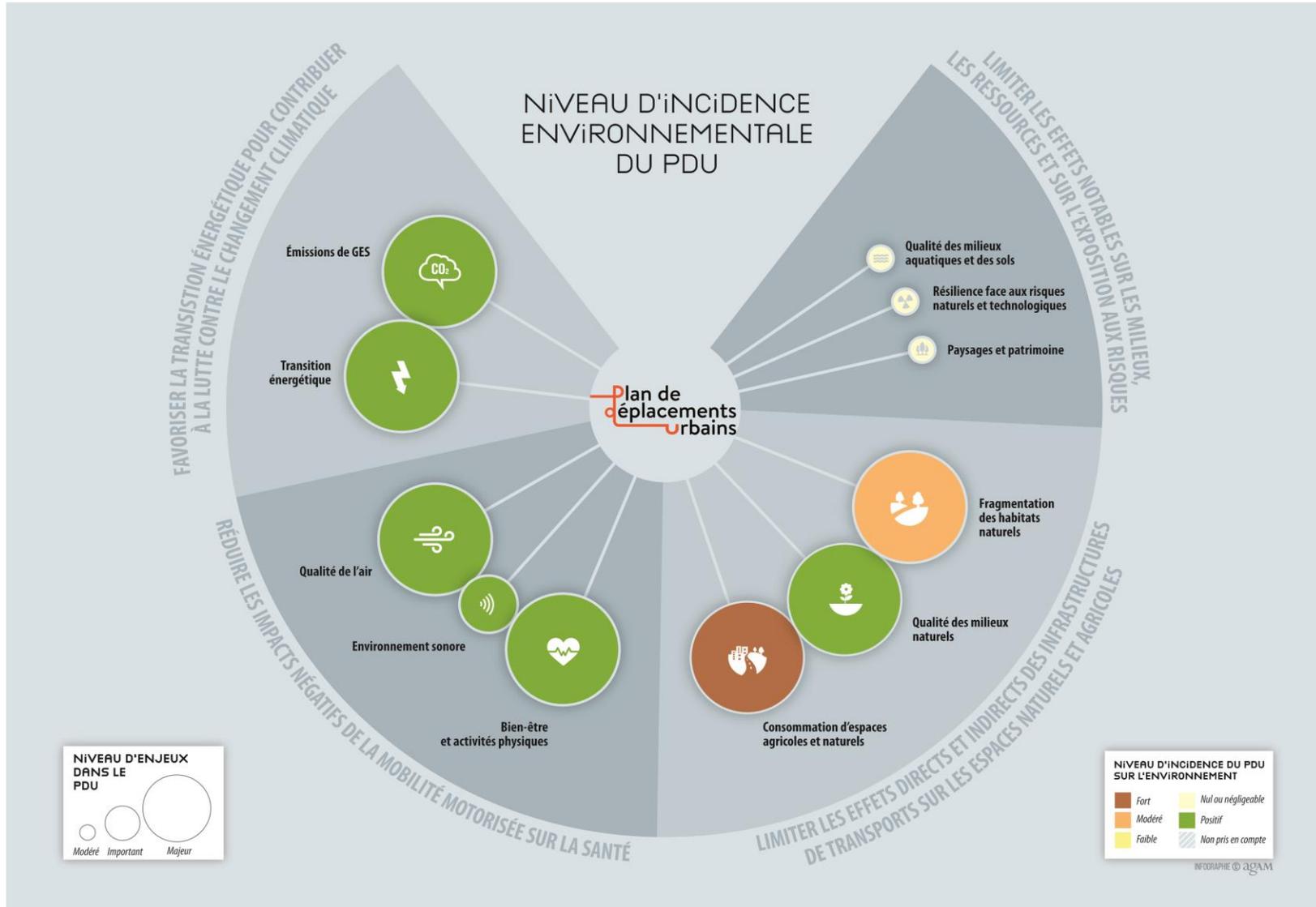
Projet de PDU

17 Objectifs

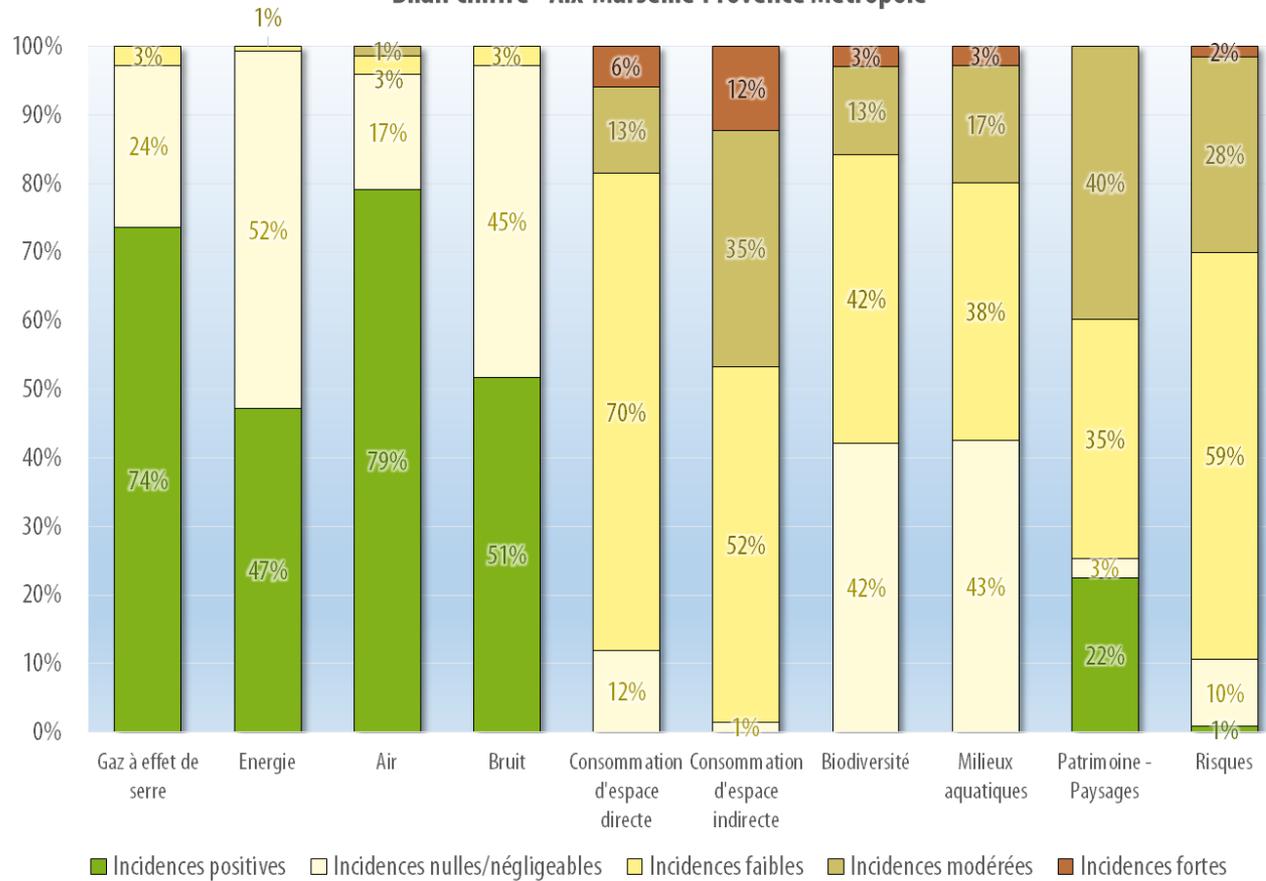
7 Leviers

110 Actions

173 Opérations



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU - Bilan chiffré - Aix-Marseille Provence Métropole



5 – EVALUATION DU PROJET DE PDU

REPORT MODAL	2017	OBJECTIF 2030	ÉVALUATION PDU
Voiture	54%		43%
Moto	3%	-50%	3%
Transports en commun	10%	15%	15%
Marche	31%	32%	33%
Vélo	1%	5%	5%
Autre	1%		1%

- - 11% de part modale voiture
- - 5% de la part de la voiture solo (51% à 46%)
- Stabilisation la part de la moto
- + 5% de la part modale des TC

Evolution de la saturation routière

Km parcourus	2017	2030 tendanciel	2030 PDU
Voiture et moto	11,8 Md km	+6%	-10%
Logistique	0,95 Md km	+28%	+24%
Total	12,8 Md km	+7%	-8%

Forte croissance de la circulation logistique issue de la stratégie de développement du GPMM et autres acteurs logistiques (Clésud, ...).

Santé publique

L'impact du PDU se traduit par:

- ☐ 340 000 personnes qui font actuellement +30 minutes de modes actifs par jour → 450 000 en 2030.
- ☐ 75 morts seront évités tous les ans (HEAT)

Desserte en transport en commun

Sur population 2015, carroyage INSEE 200m	2017	2030 PDU
Habitants à 500m d'un THNS	25%	47%
Habitants à 500m d'un THNS, 15' TC PEM	49%	69%
Habitants à 500m d'un THNS, 15' TC PEM ou d'un P+R	63%	94%
Habitants de QPV à 500m d'un THNS	51%	90%

ENVIRONNEMENT	OBJECTIF SRADDET	PPA 2013**	OBJECTIF PCAEM	OBJECTIF PDU 2030	EVALUATION PDU
Gaz Effet de Serre	- 35%	- 10%	- 26%	- 26%	- 26%
Oxyde d'azote	- 58%*	- 10%	-75%	- 75%	- 67%
Particules PM 10	- 47%*	- 10%	- 37%	-37%	- 35%***
Particules PM 2,5	- 55%*	- 10%	aucun	- 50%	- 48%

* Le SRADDET n'affecte pas les objectifs par type d'émetteur, il ne peut donc être pris pour cible, il est retenu ceux du PCAEM;

** Horizon 2020, et au-delà du tendancier;

***- 55% sans l'effet resuspension.

7 108 en
juillet
dernier

Leviers	Investissem. total 2020-2030	Projets partenaires 2020-2030	Budget Métropole PDU 2020- 2030	Budget Transport	Budget Principal
TOTAL	7 020	2 376	4 644	3 489	1 155
Transports collectifs (TC et FER)	3 783	510	3 273	3 238	35
LNPCA	632	632		-	-
PEM (hors REM et gares)	207	15	192	192	-
Espaces publics partagés	343	-	343		343
Un système vélo global	248	65	183	50	133
Un système routier réinventé	1 798	1 154	644	-	644
Services	5		5	5	-
Se donner les moyens	4	-	4	4	-

NB : Sites propres du Pays d'Aix et 2 parkings de covoiturage intégrés dans BAT

- **phase 1 LNPCA et une partie de la phase 2**

	Coût d'invest. total période PDU	Inv. Post PDU.	Budget Métropole PDU 2020-2030	Budget Transport	Budget Principal	Projets partenaires (route, fer)	Recettes d'invest. **
TOTAL	7 020	1 747*	4 644	3 489	1 155	2 376	438
			Avec LNPCA phase 1				

*Essentiellement la LNPCA

**Participations financières ayant fait l'objet d'engagements à ce jour

Une estimation des charges d'exploitation en 2030, contenant l'ensemble de l'offre actuelle + actions PDU, avec un index d'exploitation variable de +2.2% à +2.6% (salaires, consommation, énergie, matériel roulant)

Dont 100 M€ offre nouvelle

En 2030
930 M€
Charges
d'exploitation (hors frais financiers)

En 2018
600 M€
Charges
d'exploitation
(hors frais financiers)

Nécessité de recherches d'économies (optimisation du réseau, gain de productivité), de progression des recettes et de nouvelles ressources à trouver

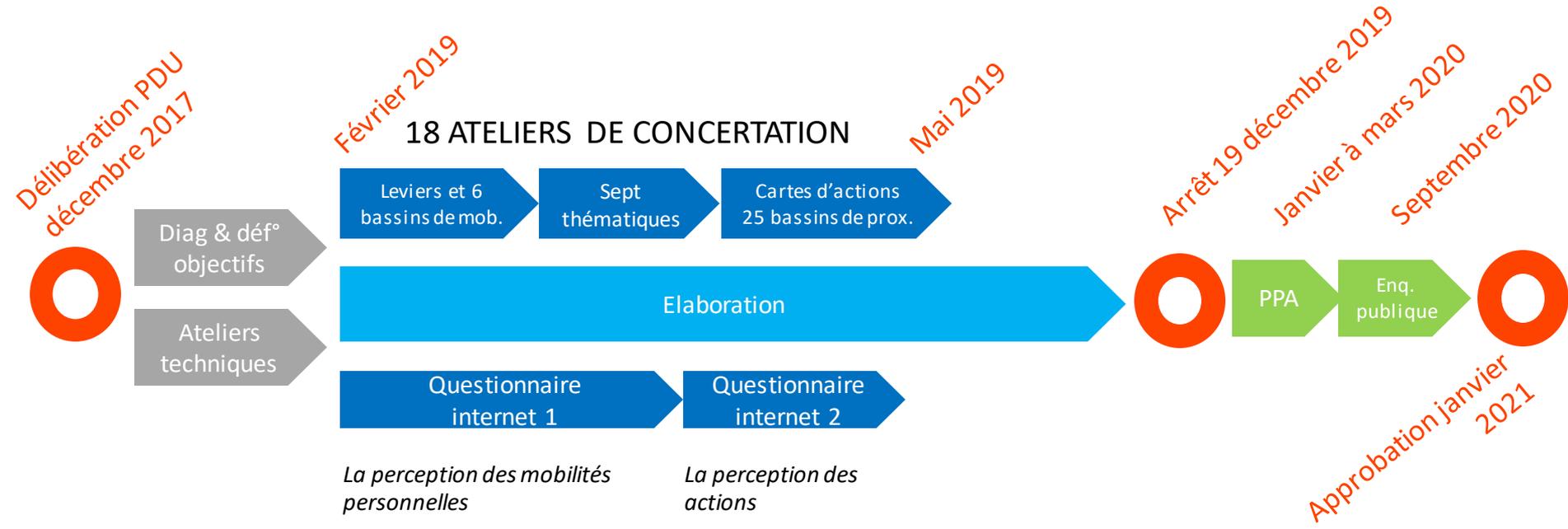
- Besoin de financement **des investissements** pour respecter les objectifs du PDU
 - Investissement 2018 : **110 M€**
 - Besoin d'investissement, période 2020-2030 : **300 à 350 M€/an**
- En 2030, **charges d'exploitation** des projets PDU (Réseau, PEM, accessibilité)
 - **100 M€** de charge d'exploitation supplémentaire (évaluation coût kilométrique)
 - **47 M€** de recettes d'exploitation supplémentaire
 - Soit **53 M€** de charge nette supplémentaire (env.10% de la charge actuelle des contrats régies, DSP)

- Financement **des investissements** :

- Avec la LOM, création d'un établissement public à fiscalité propre pour réaliser les grands projets d'infrastructure ;
- Identification précise des ressources, en attente de :
 - Promulgation de la LOM et de ses décrets ;
 - Promulgation de la loi dite "engagement et proximité" portant sur l'évolution du périmètre et des compétences de la Métropole en cours ;
 - Allocation par l'Etat de dotations spécifiques ;
 - Elections municipales mars 2020 ;

- Financement du **fonctionnement** :
 - Stabilité du concours du budget général à hauteur de 120M€/an
 - Toute augmentation de ce concours sera affectée à l'investissement ;
 - Le déficit des réseaux doit être maintenu à son niveau actuel ;
 - Une progression des recettes uniquement obtenue sur la fréquentation des TC ;
 - Des efforts de maîtrise des coûts kilométriques et rationalisation des réseaux

6 – LE CALENDRIER



Nous vous remercions pour
votre attention