

Annexe au rapport

Avis du Conseil départemental sur le projet arrêté du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole-Aix-Marseille-Provence.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole-Aix-Marseille-Provence est un document dense et fourni qui reflète un souci tant de clarté que de précision dans l'analyse, méritant d'être souligné.

Il appelle néanmoins, de la part du Département, un certain nombre de remarques et de points de vigilance :

SUR LE VOLET ROUTIER

La hiérarchisation future de la voirie :

Les différents niveaux de voies et leurs représentations graphiques définis p.113 et sur la carte générale p.115 n'intègrent pas complètement la classification du schéma directeur du réseau routier départemental (SDR) adopté par l'Assemblée départementale en 2011.

Le Département s'interroge sur les différences de traitement qu'il y a sur la RD6 entre Bouc- Bel-Air et Fuveau, sur la RD9 entre Aix et Vitrolles et sur la RD268 à Fos-sur-Mer, alors qu'elles sont pour le Département, dans le SDR, similaires dans leur fonction et structure.

Ainsi la RD6 ne peut pas être considérée comme une autoroute urbaine puisqu'elle assure une liaison fonctionnelle entre les deux autoroutes A51 et A8 avec un projet routier structurant qui déviara le hameau de la Barque pour créer une liaison D6/A8. Elle ne situe d'ailleurs pas, pour l'essentiel en milieu urbain.

De même, à Fos-sur-Mer, eu égard aux enjeux économiques nationaux et internationaux liés au développement du GPMM, la RD268, avec son projet de mise à 2x2 voies ne peut pas être identifiée comme une voie interurbaine structurante.

De ce fait, la RD6 et la RD268 sont à classer dans le niveau 1 comme voies rapides, telle que la RD9

De plus, cette hiérarchisation future de la voirie définie dans le PDU doit nécessairement intégrer la classification du schéma des itinéraires d'intérêts régionaux (SIIR) définie dans le SRADDET adopté le 26 juin 2019 (cf. prise en compte avec les objectifs et compatibilité avec les règles du SRADDET, énoncés p.309 et 310) Or ce document classe ces trois routes départementales en tant qu'itinéraires régionaux structurants.

Le principe de hiérarchisation de la voirie en deux catégories « hors et en agglomération » définie dans le tableau p.113 et sur la carte générale p.115 relève du Code de la route et recoupe des réalités très disparates. Certains éléments figurant sur la carte sont d'ailleurs erronés puisque des zones affichées comme en agglomération ne le sont pas. La RD6 entre Meyreuil et Fuveau (dont la fonction principale de l'itinéraire consiste à relier deux autoroutes) ou l'A7 après la sortie de Vitrolles jusqu'à Velaux ne peuvent être considérées comme des autoroutes urbaines, puisque ces sections de voies traversent des zones peu urbanisées.

Ce clivage « en agglo ou hors agglo » étant peu adapté à la hiérarchisation des voies, il convient plutôt de privilégier, d'une part la fonctionnalité assurée par chaque infrastructure routière, et d'autre part la densité des zones urbanisées.

Ainsi le classement de la RD20e (liaison RD9- RD48) à Marignane en Boulevard Urbain Multimodal n'est pas pertinent au regard de l'environnement de cette voie qui permet de contourner le centre-ville. Elle est d'ailleurs située hors agglomération et limitée à 80 km/h. De plus l'urbanisation ne peut réellement se développer dans ce secteur : proximité immédiate de l'aéroport et de fait restriction de

constructibilité pour les zones exposées au bruit, pas d'accès sur la route... Par conséquent le Département propose que cette voie soit classée en voie interurbaine structurante.

Pour une meilleure lisibilité, les couleurs relatives à chaque niveau défini devraient être en cohérence avec celles utilisées dans les cartes de hiérarchisation par bassins, notamment le niveau 3 « voirie interurbaines secondaires » qui apparaît en bleu dans le tableau p.114 et en orange sur les cartes.

De plus, sur les cartes de hiérarchisation de la voirie (générale et par bassin) la représentation des projets routiers est identique à celle des voies existantes ce qui nuit à l'identification des projets. Et de façon générale il suffirait de les représenter par un simple tracé de principe (une flèche, ou pointillés... avec la couleur du niveau de hiérarchie ad hoc). En effet le tracé des projets peut varier au cours des études. Pour exemple le tracé Ouest de la déviation de Saint Pons pourtant validé par la commission permanente du Département est actuellement remis en cause.

Dans le tableau de définition des différents niveaux p.114, des aménagements type sont préconisés selon le niveau de la voie. Ainsi dans le cas des autoroutes urbaines et rocade, des « dispositifs de protection contre les nuisances » sont proposés. La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores selon les dispositions du Code de l'environnement (cf Article L571-9). Ainsi le déploiement de dispositifs phoniques (type écrans anti-bruit) ne peut être mis en œuvre que lors de la construction des voies nouvelles ou à l'occasion de la transformation significative des voies existantes (respect du principe d'antériorité pour l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement cf arrêté du 6 octobre 1978). C'est ce qui explique par exemple pourquoi des murs anti-bruit sont présents ou non le long de la RD9, selon la date de réalisation de l'infrastructure.

La politique du Département en la matière est basée sur son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) adopté le 25 mars 2016 et reconduit pour la période 2019-2023. Les mesures du PPBE comprennent des actions préventives et des actions curatives par la mise en place essentiellement de revêtements acoustiques le long des voiries identifiées comme bruyantes et sensibles.

Mise en œuvre d'un schéma stratégique des voies structurantes :

Le PDU préconise « *la mise en œuvre d'un schéma stratégique des voies structurantes qui identifiera les conditions de la mise en œuvre, de la hiérarchisation retenue ainsi que son phasage en fonction de la mise en service des projets structurants* ».

Le Département s'interroge sur l'intérêt de la mise en œuvre d'un tel schéma qui ne peut s'imposer aux gestionnaires dans la priorisation de leurs projets routiers. En effet, la programmation des opérations routières relève de la seule compétence du gestionnaire de la voirie.

Le Département s'interroge également sur le contenu et les conséquences de la mise en œuvre du concept de « système routier réinventé » notamment en termes d'exploitation.

Mise en cohérence des vitesses :

Le PDU préconise de poursuivre les baisses de vitesse « *des autoroutes et voies rapides urbaines* »

L'objectif affiché de mise en cohérence des vitesses (c'est à dire de réduction généralisée) n'a pas de sens s'il s'agit de comparer les voies entre elles sans tenir compte de leur contexte. Au contraire, il faut évaluer l'adaptation de la vitesse réglementaire à la nature et à l'environnement de la voie qui seules dictent le comportement des usagers, indépendamment des panneaux et des limitations qui, s'ils ne sont pas accompagnés d'aménagements adaptés, envoient des informations qui ne sont pas compréhensibles par les usagers.

La mise en cohérence des vitesses sur les axes routiers départementaux reste de la compétence du gestionnaire de la voirie. Conformément à l'avis donné sur le PDU de l'ex-CPA, en commission permanente, le 29 mai 2015 : « De façon générale et concernant les voies RD6 et RD9 gérées par le Département, la position du gestionnaire de voirie est la suivante : en zone non urbaine, les routes à

2*2 voies ont été conçues avec une vitesse maximale limitée à 110 km/h. En zone urbaine, ces vitesses sont limitées à 90 km/h. Ce sont des routes structurantes qui ont une part de trafic de transit pouvant être importante. Une diminution de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur ces axes risquerait de reporter une partie du trafic sur des routes destinées par nature à une fonction de desserte plus locale. Il n'a pas été signalé sur ces routes de problématique d'accidents liés à la vitesse qui pourrait justifier que des mesures plus restrictives soient prises. Des aménagements de sécurité sont entrepris dans les secteurs où les accès directs pourraient être source d'insécurité : exemple sur la D6 entre l'A51 et Gardanne ». Ainsi, il ne peut y avoir d'action aussi systématique sans intervention sur l'infrastructure pour la mettre en cohérence avec l'objectif de réduction affiché.

De même la généralisation du 30 Km/h en ville «la Zone 30 est la référence de l'aménagement des voies locales des centres villes et des quartiers désignés dans les cartes de bassin de proximité, elle sera le plus possible utilisée dans les quartiers résidentiels. La vitesse de référence des autres voiries locales sera 30 km/h » risque de se heurter au positionnement parfois fantaisiste des entrées et sorties d'agglomération et devrait laisser plus de place à une décision conditionnée à une analyse et une mise en cohérence simultanée de la route, au cas par cas.

Les projets routiers :

Il apparaît quelques erreurs à modifier sur la carte de situation p.121 et dans le tableau des projets routiers p126 à 127 :

La requalification de la RD5 (rue Turcan) à Martigues, ainsi que la requalification de la traversée de Saint-Mitre (RD5) et la liaison RD9/RD65 (Aix Sud) ne sont pas à faire apparaître comme des projets relevant de la maîtrise d'ouvrage départementale des Bouches-du-Rhône.

La liaison RD9-RD48 à Marignane étant réalisée et mise en service depuis fin octobre 2019, elle doit disparaître de la carte p.121 et de la légende (pastille n°17) ainsi que de la carte du bassin de mobilité Est Etang de Berre (p.237).

Dans le tableau p.128, le complément de l'échangeur A55/RD9 doit indiquer la MOA CD13, au lieu de la MOA Etat et le contournement de Peyrolles relève de la RD96 et non de la RD6.

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage départementale, le coût prévisionnel ainsi que la date prévisionnelle de mise en service (MES) doivent être corrigés dans ce sens :

- Mise à 2x2 voies de la RD268 à Fos, coût prévisionnel : 55 M€, MES : 2026,
- Aménagement de sécurité, prolongement jusqu'à Lavéra à Martigues (RD9), coût prévisionnel 35 M€, MES : 2029
- Requalification de la RD568 (Estaque), coût prévisionnel : 16 M€, MES : 2028,
- Barreau de liaison sud de Miramas, coût prévisionnel : 6,7 M€, MES : 2022,
- Contournement de Peyrolles (RD96), coût prévisionnel : 25 M€, MES : 2030,
- Traversée de Célony, (RD7n), coût prévisionnel : 22,5 M€, MES : 2027,
- Déviation de Roquefort-la-Bédoule (RD559a), coût prévisionnel : 4 M€, MES : 2026,
- Déviation de Saint-Cannat (RD7n), coût prévisionnel : 42 M€, MES : 2025,
- Déviation de Saint-Pons et suppression PN7 (RD543), coût prévisionnel : 38 M€, MES : 2027,
- Liaison A8/D6 avec requalification traversée de la Barque (Fuveau), coût prévisionnel : 21,5 M€, MES : 2023,
- Complément échangeur A55/RD9, coût prévisionnel : 6,7 M€, MES : 2022,

Au-delà de cette liste d'opérations définie dans le PDU, le Département projette également de réaliser d'autres opérations qui amélioreront la fluidité et la sécurité des axes sur le territoire. Il serait souhaitable de les mentionner :

Projets de requalification de voies :

Mise en sécurité entre A51 et Gardanne sur la RD6 (10M€, 2024)

Aménagement de la RD556 sur Meyrargues, entre la RD96 et la RD561 (5M€, 2025)

Projets de voies réservées aux Transports Collectifs (TC) sur les RD :

Création d'une voie réservée TC de Lagremeuse à la sortie n°2 Aix-les Milles sur la RD9 (2.7 M€, 2021)

La légende de la carte p.118 sur la représentation des sites propres sur autoroutes et voie rapides devrait indiquer que ce site propre, représenté par la pastille n°2 se situe sur une voie rapide, la RD9 et non sur une autoroute.

Création d'une voie réservée TC et d'une bretelle d'entrée VL sur l'A7 à l'Anjoly Vitrolles depuis la RD113 (3M€, 2021)

Au stade des études, création d'une voie réservée TC sur la RD6 et l'A515 entre Simiane-Collongue et l'A51 (sens Gardanne/Marseille) et d'une voie réservée TC sur la RD113 entre le carrefour de Flory et l'aéroport Marseille Provence.

L'évaluation environnementale par projet :

Le PDU préconise d'établir pour chaque projet des fiches environnementales afin d'analyser les incidences notables sur les ressources et les milieux (espaces naturels, agricoles) et de proposer ainsi des recommandations environnementales.

Le Département ne voit pas l'intérêt de ces fiches environnementales dans la mesure où chaque opération routière doit nécessairement faire l'objet d'une évaluation environnementale réglementaire, rendue obligatoire par le Code de l'Environnement.

La mise en place d'un système vélo global :

Au-delà des projets de pistes cyclables programmés sur son réseau, le Département soutient pleinement la mise en place de cette politique cyclable puisqu'au travers de son fond départemental pour la mise en œuvre du plan « climat-air-énergie-territorial » il finance les études et les travaux pour favoriser l'usage du Vélo, portés par la Métropole et les communes. Dans un souci de cohérence et de continuité des itinéraires et aménagements cyclables (cf. carte des itinéraires cyclables), le Département a réalisé un travail partenarial avec la Métropole lors de l'élaboration du Plan vélo de la Métropole. Il s'associera à la mise en œuvre de ce Plan lorsque des routes départementales seront concernées.

SUR LE VOLET TRANSPORTS COLLECTIFS

Il est clairement annoncé que la démarche s'inscrit dans une perspective de long terme, avec pour objectif d'avoir une vision de la mobilité à l'horizon 2050, le PDU constituant une première phase dans cette stratégie.

Il reste que la réalisation du projet de PDU, dans ses orientations prioritaires pour ce qui relève des transports collectifs, se trouve subordonnée à une opération, en l'occurrence la LNPCA, conduite à une autre échelle et dont l'horizon de réalisation reste manifestement peu compatible avec la temporalité d'un Plan de Déplacements Urbain (10 ans). Certes, le bloc phase 1 et 2 de la LNPCA permet de basculer vers un système ferroviaire performant à l'échelle métropolitaine. Mais il convient de préciser qu'à ce jour le financement de l'opération n'est pas assuré et que le cas échéant, la phase 2 ne pourrait être réalisée avant 2033, dans le scénario le plus optimiste.

Par ailleurs, il serait souhaitable de présenter les modes TER/CAR comme complémentaires plutôt que concurrents voire exclusifs l'un de l'autre alors même qu'un REM Train + Car est annoncé. Sur un même corridor de déplacements, les deux modes peuvent tout à fait et doivent coexister. Il s'agit de rappeler que l'objectif final visé est un report modal des usagers des véhicules particuliers vers les transports collectifs et non de ceux du car vers le TER.

C'est pourtant ce que laisse à penser la formulation suivante : « A la mise en place de la LNPCA, Dès lors les lignes de cars en doublon d'axes ferrés pourraient être supprimées et les moyens réorientés vers d'autres besoins » (page 88).

Dans le même ordre d'idée, le Département insiste sur la nécessité d'inscrire, dans les couloirs de déplacements avec des flux supérieurs à 50 000 déplacements par jour, les deux modes Car+ et TER+ (page 95 Haut Niveau de Service +).

A ce jour et assurément encore pour de nombreuses années, les transports collectifs routiers assurent très majoritairement cette mission sur les couloirs de déplacements les plus chargés de la métropole (Marseille/Aix, Marseille /Vitrolles, et dans une moindre mesure Marseille Aubagne). Dans cette perspective, il semblerait opportun a minima d'étudier, dans la temporalité du PDU, l'augmentation de la capacité de pôles d'échanges routiers existants (sites de Marseille Saint-Charles ou Aix centre, voire Krypton), en complément de ceux qu'il est prévu de créer.

TC12 : un schéma directeur des THNS : Dans le tableau illustrant la méthode d'évaluation des BHNS, le projet du VALTRAM n'apparaît pas.

TC13 : Il serait extrêmement judicieux de prévoir une action forte en faveur des lignes structurantes du réseau bus de la RTM, action qui permettrait d'améliorer la performance de ces lignes au travers d'investissements relativement faibles au regard du bénéfice que laisse présager leur fréquentation élevée.