

ASSOCIATION UN CENTRE VILLE POUR TOUS CONTRIBUTIONS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVES AU PDU DE LA MÉTROPOLE AMP (2021) MARSEILLE PROVENCE

RAPPEL :

L'association un Centre Ville Pour Tous est déclarée ALUA par arrêté préfectoral de septembre 2009. Elle agit en faveur du droit au logement et pour un cadre de vie qui répond aux attentes et besoins de la population et des usagers de la ville en terme d'équipements d'intérêt général, de transport en commun, et de services publics de proximité.

Comme le logement, le déplacement dans la ville et l'accès au centre ville est une question sociale. La mobilité d'une personne, sa possibilité à se déplacer est une dimension de l'insertion sociale. Les différences d'aptitude à la mobilité participent des facteurs d'inégalité sociale. Aussi une politique de la mobilité doit contribuer à la lutte contre la fracture sociale.

Contribution pour l'enquête publique :

A - IMPRESSIONS GÉNÉRALES :

1- La présentation du PDU

Un document dense, ardu à lire et parfois comprendre vu le risque de confusions. Par exemple dans « l'état des lieux » :

- pour le kilométrage de voies vélo et le distinguo entre les 700 km existants (carte page 51) et les 700 à créer (cf page 80), ou le calcul de 0,20 m par habitant qui donnerait en fait pour 1,9 million d'habitants 380 km existants et non les 700 cités (page 51)....
- pour le THNS à propos des dessertes à 500m, ou à 500m avec vélo, bus...(pages 25 et suivantes).

2 - Le PDU, quelle valeur d'engagement ?

Le PDU se définit comme « un document globalement vertueux » (page 298).

Le PDU apparaît plutôt comme (un) pavé de bonnes intentions qui laisse un sentiment mitigé.

On note qu'il a l'élégance ou la faiblesse de ne pas insister sur les retards énormes de la Métropole par rapport à d'autres comparables, ni sur leurs causes....

Ce PDU apparaît volontariste, avec une liste d'objectifs et de projets (exemple pour le vélo, les TC, la réduction des pollutions sauf celle des navires de fret et de croisières pas prise en compte) qui paraissent élevés mais qui, vu le retard, laisseront la Métropole encore en retard.

Mais le PDU est aussi velléitaire : il s'agit d'un document cadre d'orientations, de préconisations, voire de souhaits, (cf le chapitre « stratégie du PDU pages 66...), avec des formules comme : « il est nécessaire de... » ; « l'objectif de ... » ; « la Métropole souhaite... » ; « favoriser... » ; « doit contribuer à ... » ; « porter attention au facteur genre » ; « le projet de service public métropolitain de fret ferroviaire pourrait être une réponse » ; etc.

La question est donc : **En quoi le PDU est il contraignant ?** Ce n'est pas un contrat, ni un programme. Ainsi le triplement du budget d'investissement, ou l'augmentation de 50 % pour le fonctionnement sont, seront ils garantis ? Quelles certitudes de programmation face aux craintes de l'annualité budgétaire ?

Aussi le PDU renvoie à des documents plus spécifiques pour la mise en œuvre de mesures :

- les divers schémas directeurs ;
 - les PLM (plans locaux de mobilité) et les plans spécifiques pour les zones d'activité, les centres universitaires
 - les PAVE (Plan Accessibilité de Voirie et d'Aménagement des Espaces publics).
- Les délais d'études, de validation, de réalisation, seront ils compatibles avec les objectifs attendus ?

3 - L'évaluation, partagée ou pas ?

Le PDU a le mérite de consacrer un chapitre à l'évaluation, y compris financière, mais il reste évasif sur sa réalisation notamment sur « la démarche partenariale » :

Exemple : « informer les acteurs de l'avancement des actions » ; c'est à dire ? Ou bien : « associer les habitants et les usagers » (page 312) : comment ?

4 - la question du, des, partenariat(s) et de la démocratie participative.

Rappel : la concertation initiale du PDU n'a, a priori, pas sollicité toutes les associations potentiellement concernées, comme CVPT.

Le PDU cite le « Comité des partenaires » avec entre autres des associations et des habitants. (action M02 page 166).

Plusieurs questions seront à clarifier :

- quel sera le mode de participation, de désignation ?
- quel sera le rôle effectif du comité des partenaires ?
- quelle place sera donnée aux associations et aux habitants dans l'élaboration des plans spécifiques, notamment les PLM des communes ou leur groupement; des PAVE ?
- des schémas directeurs ont ils été réalisés en 2020-21 ? (cf page 166) . Quelle information publique sera faite ?
- 60 PAVE environ seraient réalisés (cf action EP05 page 148) : Quelle information publique aussi ?

B – QUESTIONS ET REMARQUES SUR LES THÉMATIQUES ET LES PROPOSITIONS DU PDU :

1 - La desserte en TC à Marseille : (Transport en Commun)

Pourquoi le métro est abandonné pour les quartiers nord (220 000 habitants, 60 000 emplois, 2 « portes d'entrées » majeures / l'A55 et l'A7) pour un tram et un bus ? Ce alors que le secteur Est (180 000 habitants, 36 000 emplois, une porte d'entrée/ A50) aura le métro à la Barasse et le tram à la Pomme ?

Quel délai pour le désenclavement attendu à la Belle de Mai par le tram, compte tenu des aléas du projet de la gare St Charles, entre autres ?

La gratuité, la politique tarifaire :

le PDU évacue la question suite au vote, non unanime, du conseil de Métropole de septembre 2019, après « une évaluation précise » (page 161). Les chiffres donnés ont ils pris en compte les économies de gestion liées à la gratuité et la possibilité d'une évolution du versement transport des employeurs ?

- La desserte des QPV (Quartier en Politique de la Ville) : 90 % de la population et $\frac{3}{4}$ des QPV (donc à priori 45 sur 59) auront une desserte par THNS ou proche. Quid des 14 ou 15 autres QPV, et des 10 % d'habitants restants ? Y a t'il bien 9 QPV qui seraient sans TC, mais auraient une liaison cyclable ? (page 279) Ce qui poserait question quant à l'égalité.

2 – La mobilité inclusive

Le PDU se soucie des populations défavorisées par rapport à l'accès aux transports (exemple les QPV). Pour la dématérialisation qui va poser des difficultés à nombre de personnes, le PDU prévoit « d'améliorer la relation dans les points de contact » (Page 161).

Question : S'agit il des seules 13 agences de mobilité (action S05 page 161) pour l'ensemble des 92 communes, ou aussi des plateformes d'aide à la mobilité de statut privé ou associatif (action S08 page 163) ?

Ceci induit la question de la potentielle **fragilité financière** et donc de la pérennité de ces structures dépendantes des financements de la Métropole.

« La tarification solidaire » en fonction du revenu et non du statut (page 278), qui « sera étudiée », bien que déjà expérimentée dans d'autres collectivités, ne pose t'elle pas des questions déontologiques, voire de Droit ?

3 – Le Vélo

N'y a t'il pas une confusion dans les objectifs du vélo à Marseille, entre l'objectif global de 5 % sur la Métropole et celui prévu à Marseille de 10 %. (cf objectif 14 de la stratégie du PDU, page 69). Or la cartographie des secteurs mentionne 5 %.

Les objectifs affichés, quintupler l'usage, doubler le kilométrage de pistes aménagées, semblent ambitieux. Pourtant la Métropole restera encore en retard par rapport aux autres. On peut aussi s'interroger sur la capacité à atteindre ces objectifs quant on voit que les quelques rares pistes « covid » créées à Marseille ont déjà été supprimées et n'ont jamais été entièrement installées. La volonté politique semble bien être la principale inconnue de l'équation PDU

4 – Le stationnement : « réguler le stationnement » (page 151 et suivantes)

Le PDU vise à réduire les places de parking sur la voirie. Mais il ne pose pas la question du tarif en parking en ouvrage, à confronter aux ressources des ménages à faible revenu.

Que signifie « une tarification à prix raisonnable » ? Ceci induit la question de la place des habitants dans la concertation avec la Métropole et les communes pour l'élaboration du schéma métropolitain de stationnement (action EP12 page 151).

Jusqu'ou peuvent aller les (gros) cars de tourisme en ville à Marseille? (action EP 23 à préciser). Il y a une cohérence à observer quand on prétend minorer la pollution, l'encombrement que ces véhicules génèrent.

5 – Les infrastructures : le BUS et la LINEA.

Il s'agit « d'axes structurants » considère le PDU. Le PDU entérine de fait ces coups partis, pourtant controversés.

Le débouché du BUS à la Pointe rouge ne paraît pas traité. Cela ne rend il pas improbable le scénario idéal imaginé pour la desserte du littoral sud, avec moins de voitures ? Le BUS ne sera t'il pas plutôt un aspirateur à voitures, et un dégueuloir à la Pointe rouge ? (cf page 190). Il faudra une grosse dose de volonté politique pour atteindre l'idéal.

6 – L'espace public

Le PDU développe un volet « Agir pour les piétons » (page 146 et suivantes). Si le principe de disposer de « cheminements piétons continus » (page 146) est affiché, les ruptures provoquées par des copropriétés privées qui s'enclavent, à la limite de la légalité, voire moins, ne sont pas pointées. A ce sujet le PDU pourrait utilement se rapporter à l'étude « Fermeture résidentielle et gouvernance des voies à Marseille » de J Dario et E Dorier du laboratoire LPED d'AMU (www.lped.org). En tout état de cause le PDU doit être plus précis, ferme et volontaire sur ce point sensible.

Le PDU renvoie implicitement, le, les, problèmes sur le « schéma directeur des modes actifs » (action EP01), et, ou, le « plan piéton 2020-2025 » (action EP02) (page 147), et les « PAVE » (action EP05).

On rappelle d'abord qu'il s'agit de démarches partenariales, **donc, a priori, avec les associations, les habitants**. Les trois actions relèvent d'ailleurs du chapitre « Mise en œuvre partenariale » (page 147 et suivantes). Qu'en sera t'il effectivement ? Ensuite que les communes de plus de 1000 habitants doivent avoir un PAVE, et que 60 seraient déjà réalisés. Qu'en est il à Marseille ? Les PAVE éventuellement existants sont ils accessibles pour information, débat ?

7 - PDU et urbanisme

Les documents de référence, SCOT, SRADDET, valident le principe de « la nécessaire articulation entre l'intensité urbaine et les réseaux de transport en commun » (page 306).

On note que le PDU « globalement vertueux » entend contribuer à limiter la consommation d'espace. Ainsi les PEM (Pôle d'Echange Multimodal) hors zone d'urbanisation, dits de « proximité », à la différence de ceux en « centre urbain ou de périphérie » (cf page 138), ne doivent pas induire d'urbanisation autour, donc de consommation d'espace naturel. Mais l'expérience montre qu'il n'en est presque jamais ainsi par la suite. La vigilance s'imposera donc quant au suivi des documents d'urbanisme de planification ou opérationnels.

Une autre remarque : il y a 93 PEM. La carte (page 135) les hiérarchise. Mais elle est difficilement lisible (comme d'autres d'ailleurs). Le PDU doit donner la liste des PEM selon leur hiérarchie en 3 catégories.

La nécessaire articulation entre intensité urbaine et les réseaux de TC est une orientation qui a sa cohérence. Cependant elle n'est pas dénuée d'effets pervers. L'aménagement d'infrastructures comme les PEM ou les axes structurants type BUS en zone urbaine ou périurbaine vont induire un renchérissement de la rente foncière, (et ce grâce aux financements publics), et donc la spéculation. Ceci peut empêcher la réalisation future d'équipements publics, même sur des espaces réservés au PLUi, ou de logements sociaux, sauf à avoir une politique foncière volontaire et anticipatrice.

En conclusion : Le PDU est nécessaire. Mais ce document, peut être prisonnier de contraintes, montre ses limites : Quelle est sa valeur d'obligation ? Quelle est sa capacité à pousser réellement à l'atteinte des objectifs plus souhaités qu'assignés ? Le doute est permis quand on voit le calendrier déjà entamé, les délais pour les études opérationnelles donc pour la mise en place d'actions, de projets. Le doute aussi quand on constate un certain flou à propos de plusieurs propositions, comme, entre autre, la mise en œuvre d'un réel partenariat avec la société civile.

Oui, l'équation PDU a beaucoup d'inconnues, dont celle de la volonté politique.

EN RÉSUMÉ

Notre association demande que le PDU soit modifié dans le sens suivant :

- la participation des habitants et associations doit être réelle, au delà du concept flou d'un "comité de partenaires " qui n'engage à rien.
- il faut sortir du catalogue de bonnes intentions et prioriser et chiffrer les projets.
- il faut une évaluation réellement partagée et participative
- vis à vis des inégalités sociales criantes dans les territoires de la Métropole, le PDU doit engager une véritable tarification solidaire.
- Dans Marseille, la priorité en transports en commun doit être de relier les 300 000 habitants des Quartiers Nord par un métro pour les relier à la ville. Pas de pis aller !
- le plan mobilités douces et vélo doit être priorisé et doit permettre la sécurité pour les usagers.
- la tarification du stationnement doit être adaptée au pouvoir d'achat des ménages.
- le projet de Boulevard Urbain Sud , aspirateur à voitures, doit être revu vers un projet de transport collectif et de mobilités douces