

## **OBSERVATIONS SUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE M.P.M. SOU MIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Mai 2013

L'association Un Centre Ville pour Tous (CVPT) est une association locale d'usagers au sens de l'article L121-5 du code de l'urbanisme, agréé par AP du 19/10/2009.

Conformément à ses statuts, elle milite en faveur du droit au logement et d'un cadre de vie urbain conforme aux attentes et aux besoins de la population résidente, en matière de rénovation immobilière et d'aménagement urbain, en termes d'équipements collectifs d'intérêt général, de transports collectifs et de services publics de proximité.

---

Par arrêté n° 13/047/CC en date du 27 février 2013, le Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, a ordonné l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet arrêté du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Le projet de Plan des Déplacements Urbains (PDU) 2013 – 2023 fait suite au travail d'évaluation du P.D.U. approuvé en 2006, qui a conduit la Communauté Urbaine à engager sa révision et l'élaboration d'un nouveau document pour la période 2013-2023.

Il doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, approuvé le 29 juin 2012, avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône adoptée en mai 2007, et avec le Schéma Régional Climat Energie (SRCAE).

**CVPT présente ci-dessous ses observations sur le projet de Plan de Déplacements Urbains 2013 – 2023, concernant l'espace public et la nécessité d'un projet urbain global sur le centre ville.**

**Sur ces points, nous affirmons que le PDU ne présente pas les précisions suffisantes quant aux objectifs affichés, ni de moyens d'évaluation.**

### **1 – L'espace public**

Dans l'axe 1 et plus particulièrement le chapitre « 1.1 RÉAMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC AU PROFIT DES MODES ACTIFS », le projet de PDU préconise bien, page 50 :

« .. d'engager une stratégie de poursuite et d'amplification de ces efforts en les généralisant aux principales centralités désignées au SCOT de MPM, notamment les centres-villes de La Ciotat et Marignane, mais aussi certains noyaux villageois de Marseille, en appliquant les principes suivants :

- ✓ *aménagement de places publiques dégagées des usages indésirables (stationnement de voitures ou deux-roues motorisés) et en aménageant des équipements destinés aux piétons (bancs publics, jalonnement, panneaux d'information) et aux cyclistes (équipements de stationnement des vélos),*
- ✓ *libération des trottoirs des usages gênant la pratique confortable et sûre de la marche, notamment pour les personnes à mobilité réduite (voitures stationnant "à cheval" sur trottoir, stationnement des deux roues motorisés),*

- ✓ développement des zones 30 et des zones de rencontre dans les espaces centraux, avec priorité absolue aux modes actifs,
- ✓ mise en œuvre de mesures améliorant la sécurité des piétons et cyclistes, particulièrement vulnérables.

Il est même précisé, également page 50 :

« État des lieux :

*De nombreuses places urbaines, y compris en centre-ville de la plupart des communes de MPM, sont encore occupées par des voitures ou deux-roues motorisés en stationnement, alors même qu'elles avaient été conçues à l'origine pour un usage piétonnier uniquement ; il s'en suit une certaine perte de convivialité préjudiciable à la sociabilité, un moindre espace laissé aux jeux d'enfants, un inconfort plus grand pour le déplacement des personnes à mobilité réduite, la disparition de mobilier urbain destiné aux piétons,...*

*Même certaines places parmi les plus emblématiques (cours Estienne d'Orves, cours Julien, place Jean-Jaurès, place de la Joliette, à Marseille) ne sont pas intégralement dédiées aux modes actifs, les voitures ayant conservé des droits d'accès, certes contrôlés, mais réels sur ces sites.*

*Par ailleurs, la pratique de la marche s'est accrue fortement durant la dernière période, comme l'ont montré les résultats des enquêtes-ménages-déplacements réalisées sur l'agglomération marseillaise ; mais la population vieillit, notamment dans les centres-villes, rendant l'exercice de la marche certes salutaire (réduction des risques sanitaires) mais fatiguant pour les personnes âgées, voire à mobilité réduite. Un récent colloque organisé par le GART ("Une nouvelle génération de seniors : passer de la dépendance automobile à la mobilité durable" - 17 septembre 2010) a mis en évidence la spécificité des déplacements de cette tranche de plus en plus importante de la population, qui ne se déplace souvent plus, ou dans des périmètres très réduits autour de leur domicile ».*

CVPT est d'accord avec ce diagnostic et ces intentions, mais ne repère dans le projet de PDU aucune action programmée ni localisée, ni les moyens organisationnels pour en afficher l'opérationnalité : aucun repérage ni enquête de terrain ne sont présentés, aucun programme localisé n'est proposé, aucun échéancier ou modalité de mise en œuvre n'est annoncé. Dans le cadre de cette thématique, tout est reporté à un repérage ultérieur :

- « .. Il est donc proposé de réaliser un inventaire des places publiques situées dans les lieux de centralité, et de lancer un programme d'aménagement de ces places destiné à supprimer l'usage automobile.. » page 51,
- « ..Il est proposé d'établir un recensement systématique des places de stationnement, payantes et gratuites, dans tous les espaces de centralité. Ce recensement sera cartographié et mis à jour ... » page 53.

Alors que, pour tenir compte des spécificités des rues du centre-ville de Marseille, étroites et balayées par le mistral, il y a lieu de qualifier les actions du PDU et d'afficher ses priorités en matière d'organisation des espaces publics, alors qu'un autre chapitre, « adopter une nouvelle stratégie de stationnement » le spécifie bien.



Si l'on prend comme périmètre de centre-ville de référence, celui proposé dans ce chapitre, périmètre dit de « zone rouge » (page 79, ci-dessus), il y a urgence à élaborer un vrai plan d'ensemble des espaces publics, qui respecte les spécificités de chaque quartier et qui permette de les relier entre eux, en améliorant la lisibilité des usages, la circulation et le

partage de la voirie. Notamment pour les quartiers denses de Belsunce, Noailles, Saint Ferréol, Préfecture.

Ainsi, en regardant sa structure viaire de quartier baroque, le quartier de Belsunce, cerné par le cours Belsunce, la rue Bernard Dubois, les boulevards d'Athènes et Dugommier, et La Canebière, est traversé en son centre par la rue Longue des Capucins, qui se termine dans le quartier de Noailles, égrenée sur sa longueur, du nord au sud, par un alignement d'espaces qui mériteraient sérieusement un réaménagement cohérent :

- ilot ouvert des rues Dubois, Bourdet et Nedelec
- place « Louise Michel »
- place de la Providence : à ce propos, et même si ce sujet sort du cadre strict du Plan de Déplacements Urbains, nous tenons à rappeler notre opposition à la construction à venir de cette place, alors qu'elle est aujourd'hui le seul espace public par destination, car central, du quartier de Belsunce.
- croisement avec Canebière
- aboutissement en triangle avec la rue Vacon et la Halle Delacroix.

Les contrastes d'usages et de circulation sont tellement saisissants qu'ils sèment le doute pour l'usager, sont ainsi vecteurs d'accidents ou de conflits d'usage, et ne sont aujourd'hui ni apaisés ni valorisés.



Place de la Providence

place Louise Michel

En bordure du quartier Belsunce, la place des Capucines avec sa forme baroque si caractéristique, vient d'être récemment inaugurée (avril 2013). Or le traitement des « bancs » est l'exact contraire des préconisations du PDU (page 51 :

*« La volonté d'accroître les déplacements à pied passe par l'amélioration du confort de la marche, pour tous ; dans cet ordre d'idée, la réhabilitation du banc public apparaît comme un complément indispensable de l'aménagement des espaces piétonniers, permettant aux personnes plus facilement fatigables de trouver un espace de repos temporaire susceptible d'aider à fractionner leur trajet, le rendant ainsi moins pénible et plus acceptable. Le Plan de Déplacements Urbains propose donc de réintroduire le banc public comme élément fondamental du mobilier urbain, et d'en disposer notamment sur les places dédiées aux piétons, en privilégiant deux catégories d'espace :*

- les espaces résidentiels
- les espaces de déambulation commerciale.

*Une réflexion préalable sera conduite sur le type de mobilier urbain à installer, afin d'éviter les détournements d'usage. »).*



Place des Capucines : les blocs de pierre pouvant faire office de bancs sont installés plus pour circonscrire l'espace que pour permettre une réelle convivialité : c'est aussi un « détournement d'usage » prohibé. Ainsi bloqués par les tuteurs des arbres, ils obligent les passants à s'asseoir directement sur la fontaine, regardant vers l'extérieur, ce qui ne prête ni confort, ni à l'envie de se reposer (avril 2013). Ainsi le PDU montre l'absence de réflexion sur la fonction des bancs, et plus globalement sur les fonctions de l'espace public non seulement en tant que vecteur de convivialité, mais surtout de partage, de « vivre-ensemble » et d'apaisement des tensions sociales.

Sur les quartiers limitrophes de la « zone rouge », comme celui du Chapitre, en « zone bleue » certes mais délaissé également par les politiques publiques, à l'exception de l'installation de l'arrêt de tramway « Réformés », un projet urbain basé sur les aménagements de places est aussi nécessaire : place de la Rotonde ; place entre les rues Jemmapes et Villeneuve, etc ...

L'inventaire des places de stationnement à libérer, tel qu'il est évoqué page 51, devrait être établi dans le présent projet de PDU ; il en est de même pour la programmation des réalisations (la suppression de 4000 à 5000 places à organiser dans le temps et l'espace sur les 10 ans du PDU), la réalisation des itinéraires de pistes cyclables prioritaires, des zones 30, etc ..

De même, alors qu'il est constaté que la location de vélo diminue quantitativement (par le biais de LE VELO.MPM) mais sans ramener ce constat à une enquête d'usage qui démontrerait, elle, que la part des vélos privés pourrait avoir augmenté, il n'est pas non plus proposé d'élargissement du nombre des 130 stations de location de vélo, notamment pour alimenter les aires urbanisées

- proches des équipements culturels ou autres (Archives Départementales, la Friche .. à l'heure de l'année européenne de la Culture),
- ou proches des noyaux villageois ou centralités secondaires souvent citées,
- ou encore dans les quartiers à revaloriser des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> arrondissements qui n'en bénéficient malheureusement pas aujourd'hui.

Ces absences de programmation rendent le projet de PDU très insuffisant au regard des objectifs annoncés, et induit les questionnements suivants :

1. Quelle est la validité ou le crédit à accorder aux seuls ratios, statistiques et analyses quantitatives, quant ils ne sont pas comparés à des enquêtes d'usage ? L'absence de déclinaison géographique, ainsi que l'absence de phasage et de priorisation, remis à plus tard dans les futurs plans de déplacements locaux, sont dommageables quant à la crédibilité des objectifs annoncés dans le PDU. Au-delà de l'estimation financière de principe, l'absence de repérages préalables, cités comme « à faire », laisse à penser que les estimations financières sont établies sur des ratios plus que

sur des réalités. C'est parce que le calendrier de réalisation du PDU est contraint, qui oblige à des renvois à des schémas sectoriels ultérieurs dont les conclusions sont déjà tirées avant d'en avoir terminé avec leur élaboration et leur exposition au débat public, que le futur PDU propose un projet bouclé sans les justificatifs attendus qui seraient apportés par les études, sans la possibilité d'être éclairés par des comparaisons multicritères des différentes solutions.

2. Devant des contradictions flagrantes, comme l'exemple de l'aménagement de la place des Capucines où le traitement des « bancs » est à l'opposé des intentions énoncées dans le PDU, le doute est permis sur l'opérationnalité des objectifs annoncés et la question se pose des modalités de changement de ces façons de faire.
3. Et, enfin, sur les moyens d'évaluer ces intentions, aussi louables soient-elles. Comment les évaluer, effectivement, sans programme, sans outils, sans références ? La seule évaluation par ratio, par rapport aux objectifs environnementaux, est insuffisante et manque de visibilité. Dans le panneau de concertation n°8, il est dit que « *Un suivi annuel de l'avancement des projets et de leur impact sera mis en place, et sera évalué au bout de 5 ans, en 2018, pour juger de son efficacité et l'adapter en fonction des résultats.* ». Quelles sont les modalités pratiques et comment sera effectué ce suivi annuel ? L'évaluation au bout de 5 ans ne pourra être que financière, sur la consommation des budgets annoncés, et non qualitative, ce qui est insuffisant comme outils d'évaluation d'une politique publique.

CVPT demande que le PDU soit complété sur ces points (repérages, programmation, implantations localisées) pour permettre l'évaluation de la mise en œuvre du Plan. En effet, il est important que le PDU s'engage sur le calendrier des études à mener, schéma multimodal des Infrastructures Routières, mise en œuvre des plans locaux de déplacements et autres travaux.

Cet avis est limité au cadre du Plan de Déplacements Urbains, tout en sachant qu'il doit être complété ultérieurement dans sa nécessaire articulation avec le Plan Local d'Urbanisme pour en assurer la cohérence.