Analyse du Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Aix-Marseille-Provence observations de l'ASSOCIATION DEVENIR

Le contenu de l'étude du PDU semble professionnel et porteur d'une grande ambition pour remettre à niveau un territoire pour lequel les responsables publics n'ont pas su mobiliser une réelle attention, ni une volonté de régler les difficultés rencontrées par leurs administrés, depuis des décennies.

Les techniciens ont fait un travail très important qui pourra servir de base à la mise en place d'un projet de mobilité réelle à l'échelle du territoire métropolitain. L'état des lieux, le diagnostic et les objectifs de cette étude sont à peu près justes même si de nombreux points devront être pris en compte.

L'étude s'appuie sur un mode de concertation, dit exemplaire, qui n'a pas su ou voulu associer des partenaires notamment associatifs qui avaient des choses à dire. Le projet de PDU soumis à enquête publique souffre incontestablement d'un **problème de méthode et de gouvernance**. Au lieu de se placer au service de choix d'aménagement et de développement à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, (préalablement concertés et partagé par la population), le PDU va orienter des choix de développement du territoire au travers de 25 plans locaux de mobilité. Cela risque de nuire à la cohérence du dispositif.

Par ailleurs ce PDU est conçu à l'horizon de 10 ans, il manque d'anticipation et de vision prospective. Il ignore ce qui se passe ou pourrait se passer autour de la Métropole d'ici 2050, concernant l'évolution des modes de déplacement, les relations infra-régionales avec les Alpes et l'axe durancien, le Var -Toulon et la Côte d'Azur ou à l'ouest et au nord avec Arles-Nîmes et le Vaucluse. En fait il est refermé sur lui-même pour ne régler que les urgences du moment.

Comme toujours en matière d'enquête publique, cette consultation arrive trop tard. Les citoyens sont mis devant le fait accompli avec des marges de manœuvre extrêmement limitées. On peut regretter que ce PDU n'ait pas été précédé d'un projet métropolitain d'aménagement et de développement durable concerté avec les collectivités locales et la population.

Une fois de plus, c'est l'approche « technocratique » et « autruchienne » qui a prévalu. En matière de gouvernance métropolitaine une dose de démocratie participative venant épauler l'actuelle dominante démocratie représentative aurait été éminemment salutaire.

Sur le document lui-même, notre analyse, après une lecture attentive, porte principalement sur Marseille et Aix-en-Provence, territoires que nous connaissons bien.

Les points suivants devront être intégrés obligatoirement dans le document final.

Après de longues années d'attente, la liaison Aix-Marseille peut enfin se faire en 15mm dans un vrai TER qui marche et qui arrive à l'heure. Cette liaison était à privilégier car elle libère les autoroutes urbaines, déjà surchargées, des bus de transport public.

Le schéma de la future gare TGV de Marseille-Saint-Charles montre toute la difficulté à installer un réseau de trains TGV sous la plate-forme actuelle compte tenu du dénivelé de la colline Saint-Charles, du parking souterrain et du réseau de métro. *Le croquis de principe laisse penser qu'aucune étude réelle n'a été conduite sur ce site, qu'en est-il ?*

Dans le contexte actuel où les autoroutes et voies rapides sont surchargées, pourquoi avoir privilégié des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur les itinéraires Marseille-Aix-en-Provence et Centre-ville d'Aix-en-Provence-Gare d'Aix-TGV et Aéroport de Marseille-Provence empruntant l'autoroute A51 et la RD9 et pourquoi installer un Bus (BHNS) sur la L2 alors même que cette voie autoroutière de contournement de Marseille, qui vient d'ouvrir, n'a pas créé de couloirs pour un BHNS en site propre ?

Le TER Marseille - Aix-en-Provence à haute fréquence devrait permettre de supprimer le BHNS de l'autoroute A51 et un tramway Aix-en-en-Provence, Pole Artisanal des Milles, La Duranne, Gare Aix-TGV et Aéroport de Marseille-Marignane assurerait une meilleure desserte sans encombrer la RD9. La création d'un BHNS hors de la L2 entre Frais Vallons et l'autoroute A50 serait aussi une réponse plus juste.

La L2 rejoint l'autoroute A50 par un carrefour à feux, source de nombreux embouteillages. Cette disposition que les usagers considèrent comme provisoire devrait conduire rapidement à un véritable échangeur autoroutier fluide. *Qu'en est-il, et pourquoi ce point stratégique n'est-il pas traité dans l'étude du PDU ?*

Le caractère payant du tunnel « Prado-Carénage » n'aide pas à améliorer la fluidité de la circulation ; déjà, depuis plus de 20ans, dans la plupart des autres villes importantes, l'usage des tunnels routiers ou autoroutiers en centre-ville est gratuit. *Pourquoi la gratuité du tunnel urbain « Prado carénage » n'est-elle pas prise en compte dans le PDU ?*

Le tracé du boulevard Urbain Sud a fait l'objet de nombreuses controverses quant à son fondement. En partie réalisé, il assure la desserte des quartiers de part et d'autre de son tracé. La dernière portion, très prédatrice de l'environnement (dégradation du Parc de la Mathilde, suppression des jardins familiaux « Joseph Aiguier ») finira en cul de sac à la Pointe Rouge, viendra accroître de façon importante l'arrivée des voitures. *Pourquoi conserver un tracé routier très prédateur et source de nombreux problèmes et pourquoi ne pas définir uniquement l'emprise d'un transport en commun en site propre sur la dernière portion ?*

La desserte des Calanques n'a pas mobilisé une attention suffisante. La surfréquentation des Calanques impose de limiter l'accès des voitures aux seuls habitants riverains. Cette hypothèse vaut pour Les Goudes, Callelongue, Sormiou, Morgiou ; elle invite aussi à mettre en place des navettes pour accéder aux Calanques à partir des parkings silos à réaliser à la Pointe Rouge et à Cassis. La desserte de La Madrague, des Goudes, de Callelongue, de Sormiou et Morgiou peut aussi être assurée par des navettes navales au départ de La Pointe Rouge et de Cassis. *Pourquoi la question de la desserte des Calanques de Marseille, site classé, n'est-elle pas traitée dans le PDU ?*

L'étude du développement de la pratique du Vélo, bien définie dans le PDU, montre que l'attention portée aux cheminements piétons est largement insuffisante et ne peut pas se cantonner à la seule mise en scène des Espaces Publics définis à l'échelle du piéton.

Comme pour les vélos et les voies en impasse, la continuité de cheminement est une priorité à prendre en compte dans le PDU. Il est du devoir des villes d'assurer la continuité des cheminements en y intégrant si nécessaire les parties d'usages partagés des copropriétés privées, au nom de l'intérêt général et du bon usage de la ville.

La rupture dans la continuité des cheminements piétons et vélos conduit parfois des gamins à mettre plus d'une demi-heure pour aller à l'école qui se trouve à 5mm à pied car ils doivent contourner un ilot fermé.

Le département de géographie de l'Université d'Aix-Marseille a réalisé un recensement des voies et chemins en impasse y compris des chemins privés pour rétablir la continuité des cheminements sur l'ensemble de la ville. *Pourquoi le PDU ne traite-t-il pas de la question du rétablissement de la continuité des cheminements sur l'ensemble du territoire métropolitain ?*

L'hypothèse, un peu rapide, de traiter l'ensemble des trottoirs à 1m80 de largeur (sans doute une erreur) pose la question des voies dont la largeur est inférieure à 4m ; dans ces secteurs, il convient de définir des zones 10 où le piéton est prioritaire. Souvent dans ces noyaux villageois, les voies sont en impasse avec des escaliers où il est difficile de stationner. Il convient alors de ne pas obliger le stationnement sur la parcelle et de privilégier la réalisation de parkings silos de proximité.

Ces parkings silos hors sol, dont le caractère de réversibilité doit permettre une autre destination à la fin du règne du « tout voiture », ont pour vocation à être installés dans les quartiers pour enlever le stationnement de surface dans des rues souvent étroites. *Pourquoi cette question des parkings silo de proximité n'est-elle pas abordée dans le PDU ?*

Le PDU prévoit de créer une Zone à Faible Emission de mobilité (ZFEm) sur le centre-ville de Marseille. Le centre-ville d'Aix-en-Provence subit également des niveaux de pollution très importants dus à la proximité des autoroutes qui traversent la ville. *Pourquoi le PDU ne définit-il pas une ZFEm sur Aix-en-Provence ?*

Cette question de la nuisance très importante (pollution, bruit, barrière) des autoroutes d'Aix-en-Provence n'est pas abordée dans le PDU. *N'est-ce pas le moment de définir*

un nouveau tracé pour cette structure autoroutière ? Peut-on envisager de la couvrir et d'y installer un jardin public ou simplement de profiter de ce nouveau foncier pour y créer un quartier de liaison entre la ville historique et le Jas de Bouffan ?

Depuis plus de 10ans des associations locales de préservation de l'environnement s'interrogent sur la grave nuisance (pollution, bruit, barrière) créée par le boulevard circulaire autour du centre historique d'Aix-en-Provence.

Des Ateliers Urbains d'étudiants en architecture et en urbanisme ont conduit à proposer une nouvelle destination pour ce boulevard avec la suppression de la circulation et du stationnement voiture, le remplacement du Bus par un tramways et l'aménagement global de l'espace ainsi libéré à l'échelle du piéton, sans oublier la mise en scène paysagère et arborée mettant également en avant les actions de renouvellement urbain à réaliser sur le bâti de cette première couronne. *Pourquoi la nécessaire évolution de la destination de ce boulevard urbain autour du centre historique d'Aix-en-Provence n'est-telle pas traitée dans le PDU ?*

Le Quartier de « La Duranne » n'avait sans doute pas vocation à être construit car aucune attention n'a été mobilisée pour proposer un projet cohérent de ville nouvelle, en particulier lors de la définition du réseau viaire. Aujourd'hui c'est une zone de disfonctionnement grave avec des voies en impasse et une grande difficulté à circuler. Lors du renforcement de la RD 43 entre la partie haute et la partie basse de La Duranne plutôt que de réaliser une route de campagne, la mise en place d'un boulevard urbain aurait permis une meilleure liaison entre les deux parties de ce nouveau quartier.

La requalification de « La Duranne » avec la redéfinition du réseau viaire est nécessaire ; *pourquoi le PDU n'aborde-t-il pas cette question ?*

Certes, la création d'une ligne de BHNS ou d'un tramway est un progrès important pour la desserte de ce quartier.

La récente opération « The Camp » qui a reçu l'aval de tous malgré sa localisation en pleine colline, témoigne d'une politique non maîtrisée de l'étalement urbain. *La puissance publique doit-elle créer une navette « La Demoiselle » entre « The Camp » et la gare d'Aix-TGV pour en assurer une meilleure desserte même à titre expérimental ? C'est ce que propose le PDU.*

On peut se réjouir de la création d'une liaison par câble entre la gare TER de Saint Antoine et l'Hôpital Nord. *Pourquoi a-t-on alors oublié de définir un dispositif semblable pour desservir Notre-Dame de la Garde sachant que la circulation des bus de tourisme est difficilement compatible avec un tracé viaire composé de rues souvent étroites et source de blocages importants de la circulation en ville ?*

Le Grand Port Maritime de Marseille, partie intégrante de la ville, est une zone totalement fermée aux Marseillais malgré la Gare Maritime du Cap Janet porte d'entrée internationale des navires de croisières. *Outre l'aménagement paysager ludique qui doit accompagner la mise en scène des voies d'accès à la Gare Maritime du Cap Janet, pourquoi ne pas y développer une structure de transport en commun*

accessible à tous, des cheminements piétons et vélos pour permettre aux riverains d'accéder au port et à la digue du large en toute sécurité ?

L'interdiction à la circulation des véhicules à énergie fossile dès 2040 n'est pas abordée dans le PDU. Le développement des voitures électriques avec souvent une autonomie limitée (200kms) convient parfaitement à la dimension du territoire métropolitain. Cela conduirait à favoriser le développement des petites voitures électriques pour une utilisation locale et au renforcement des liaisons à moyenne et grandes distances en utilisant le bateau, l'avion ou le train. *Pourquoi cette question n'est-elle pas abordée dans le PDU ?*

La question du fret devrait privilégier le transport ferroviaire d'autant plus qu'il produit 6 fois moins de CO2, plutôt que le transport par poids lourds et contribue aussi à une plus grande fluidité des autoroutes. *Les objectifs du PDU ne devrait-il pas être renforcés sur ce point ?*

Pourquoi la ville de Trets n'est-elle pas desservie par le réseau ferré d'autant plus que la ligne et son emprise sont encore en place et pourrait également servir pour le transport de fret ?

Les Pôles Multimodaux Métropolitains (PEM) n'ont pas vocation à être installés en pleine campagne même si leur projet architectural est établi avec soin et bien intégré à leur environnement. Pourquoi ne pas privilégier la création de PEM en zone bâtie ? Ce PDU finalisé fin 2019 ne prend pas en compte la dimension du télétravail et des visio-conférences révélés par la crise sanitaire du Corona Virus. La suppression attendue du Département est à peine évoquée. *Pourquoi le PDU n'aborde-t-il pas ces questions ?*

Le Plan de Déplacement Urbain de la Métropole a mobilisé beaucoup de travail et d'attention de la part de ses auteurs sans réelle contractualisation ; on peut le regretter car au-delà d'un support de communication qui aurait permis de faire évoluer les usagers vers une meilleure utilisation du transport en commun, du vélos et des liaisons piétonnes, ce document important aurait pu aider à définir, à *minima*, les objectifs à atteindre en terme de mobilité dans les PLUi mais aussi à définir les emplacement réservés pour permettre la réalisation des nouvelles infrastructures.

Ce Plan de Déplacement Urbain n'est porteur, d'aucune façon, d'un projet de développement urbain du territoire métropolitain ; il se contente d'essayer d'améliorer une situation sans réellement contractualiser sur les objectifs à atteindre ni dans l'énoncé des textes, ni dans les cartes graphiques qui suggèrent des implantations plutôt que de les fixer réellement.

Il faudra donc attendre la mise en place des Plans Locaux de Mobilités (PLM) pour remettre à niveau un territoire qui en a bien besoin.

Association DEVENIR
6ter avenue des Belges
13100 AIX EN PROVENCE
20 mai 2021