



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COMMUNAUTÉ URBAINE
MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE

N° d'enregistrement
2005/05/04665
Courrier
arrivé le 18 MAI 2005

Original à [Signature]
Copie à :

Marseille, le 13 MAI 2005

Le préfet de la Région Provence,
Alpes Côte d'Azur,
préfet des Bouches-du-Rhône

05 / 062
20 MAI 2005

EA		
SEC		
CMB		
EB		
DP		
YD/EG		X
CM		
PL		
PM		
M/JN		
MO		
FO		
LS		
H		
B		

à
Monsieur le Président
de la Communauté urbaine
de Marseille Provence Métropole
Les docks - atrium 10.7
BP 48014

13567 MARSEILLE CEDEX 02

direction
départementale
de l'Équipement
Bouches-du-Rhône



direction

Objet : PDU intercommunal

Par courrier du 18 février 2005, vous m'avez adressé, pour avis, le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé par votre conseil communautaire le 17 décembre 2004.

Je tiens tout d'abord à souligner l'importance du travail fourni par vos services pour produire ce document, qui vient compléter et approfondir le PDU établi en 2000 par la seule ville de Marseille.

L'objectif assigné à ce plan est ambitieux et j'y souscris pleinement : réduire la pression de la voiture sur la ville et y développer les modes doux de transport afin de préserver la qualité de vie de vos concitoyens.

Conformément aux dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, je vous exposerai ci-après les observations que ce document appelle de la part de l'Etat.

1) Modération de l'usage de l'automobile

Il est tout d'abord patent que le seul effort dans le sens d'un développement des transports en commun ne peut s'avérer suffisant pour modifier les pratiques de nos concitoyens, toujours très attachés à l'utilisation de leur véhicule personnel. L'enquête menée par le CERTU et l'EPF de Lausanne, dont les conclusions sont reprises en page 84 de votre dossier, est à ce sujet très explicite : tant que les automobilistes disposent de facilités de circulation et de stationnement, ils recourent au mode de déplacement en voiture particulière, quelles que soient les facilités qui leur sont offertes en matière de transports collectifs.

... / ...

7 av. général Leclerc
13332 Marseille cedex 3
téléphone : 04 91 28 40 40
télécopie : 04 91 50 09 54
mél :
direction.dde-13
@equipement.gouv.fr

Or sur l'agglomération marseillaise, où la circulation automobile est la plus dense, votre dossier confirme ou propose la création de voiries nouvelles (L2, BUS, RD4d, Boulevard de l'Etoile, prolongation du tunnel Prado Carénage, tunnel devant les docks) à forte capacité, venant utilement compléter le maillage du réseau viaire de l'agglomération marseillaise. Ainsi de nombreux déplacements inter quartiers, s'effectuant aujourd'hui par le centre ville, pourront se reporter sur ces nouveaux itinéraires, desserrant ainsi la pression de l'automobile sur le cœur de votre agglomération.

Il n'apparaît pas en revanche, dans votre projet de PDU, comment la Communauté urbaine mettra à profit ce délestage du trafic sur l'hyper-centre pour y regagner des territoires au bénéfice des modes alternatifs : couloirs bus nouveaux, élargissements de trottoirs, pistes cyclables. Des propositions concrètes (type d'aménagement, échéance) gagneraient à être mentionnées dans la version définitive de votre PDU.

Dans le domaine du stationnement, votre projet de PDU expose des intentions pertinentes en page 85. En ce domaine, deux problèmes disjoints sont à considérer :

- d'une part, le stationnement dans les lieux d'activités, à l'origine des déplacements de type domicile -travail, cause première des encombrements de circulation. Il apparaît judicieux d'en réduire comme vous le proposez les capacités dans les secteurs où l'offre de déplacements en transports en commun est déjà forte, par le biais des règlements de constructibilité (PLU, ZAC) : les ratios proposés dans le tableau de la page 86 mériteraient cependant d'être réexaminés de façon plus restrictive. A défaut, le centre de l'agglomération, notamment le secteur en forte évolution d'Euroméditerranée, risque de se trouver rapidement asphyxié quotidiennement par des véhicules attirés par ces nouveaux parkings, mais qui ne pourront aisément y accéder vu la trame viaire peu adaptée qui l'irrigue.
- d'autre part, le stationnement public. Nous convenons tous qu'il est indispensable de mettre un terme au stationnement anarchique de véhicules sur les trottoirs de Marseille qui ternissent l'image de votre ville. La construction de parkings publics et la suppression concomitante de places sur voirie est effectivement une réponse possible à ce problème : il serait judicieux de préciser cependant les zones où les 5.000 places de stationnement sur voirie seront supprimées en compensation des places créées en ouvrage. Par ailleurs, le traitement spécifique des résidents mérite circonspection ; l'examen des nombreuses expérimentations faites dans d'autres agglomérations, françaises et étrangères, permettrait sans nul doute d'apporter dans la version finale de ce PDU une solution à ce problème, tout à la fois efficace et acceptable par les marseillais.

Enfin, sur les communes de la Communauté urbaine, hors Marseille, le PDU annonce qu'« il n'a pas vocation à détailler l'organisation générale des déplacements et du stationnement pour chacune d'entre elles. Il est donc proposé qu'un plan local de déplacements soit mis à l'étude... ». Le PDU définit seulement quelques grandes orientations, auxquelles je souscris. Il serait néanmoins important de s'engager dans le présent document sur une échéance proche pour la production de ces documents, afin que les citoyens de ces communes puissent réellement se mobiliser sur cette politique des déplacements.

2) Transports collectifs – Modes doux

Le PDU propose certains grands principes de développement des transports collectifs et des modes doux (marche à pied ; deux roues) sans une réelle concrétisation (type d'aménagement, localisation, échéance). Pour la ville centre, par exemple, la « redistribution volontariste des espaces » proposée par le PDU semble être reportée au long terme, car « liée à l'achèvement des voies de contournement du centre ville » ; des propositions plus précises et une programmation de premières réalisations demanderaient à être exposées dans ce PDU sur ce thème.

3) Intégration de la problématique des déplacements dans le développement urbain et touristique.

La loi SRU prévoit que les dispositions du PDU sont prises en compte dans les plans locaux d'urbanisme.

Comme il est indiqué dans le diagnostic, le développement urbain et touristique n'intègre pas assez la problématique des déplacements. Il est donc nécessaire de fixer dans le PDU les principes de développement urbain de nature à maîtriser l'usage de la voiture particulière.

Il faut donc que des options d'urbanisme fortes et cohérentes avec ces objectifs soient affichées dans le cadre de l'élaboration des PLU des communes et en particulier que les zones d'urbanisation future soient préférentiellement localisées et organisées autour des transports collectifs.

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole est compétente pour élaborer les documents d'urbanisme, dont les PLU ; elle maîtrise ainsi les moyens d'orienter le développement et l'organisation des territoires communaux qui la composent de manière à favoriser l'usage des transports collectifs.

Renoncer à la création de nouvelles infrastructures routières (voies ou échangeurs) et densifier les espaces urbanisés autour des transports collectifs lourds sont deux objectifs complémentaires et cohérents qui méritent d'être clairement affichés dans ce PDU.

Aussi serait-il utile que le PDU propose de telles orientations en matière d'urbanisme, notamment en privilégiant la création de ZAC autour des stations de transports en commun (principalement en mode lourd : métro, tramway, train) et en proposant de relever systématiquement les COS dans un périmètre (à délimiter) autour de ces mêmes stations.

4) Déplacements domicile-travail et professionnels

Alors que l'agglomération marseillaise, notamment la ville de Marseille, concentre un très grand nombre d'emplois et que les mouvements générés par les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels effectués en voiture mobilisent les infrastructures routières jusqu'à la saturation, aucune solution de plans de mobilité d'entreprise n'est évoquée.

Il s'agit de traduire cet objectif dans le PDU et il conviendrait donc, compte tenu de l'importance du trafic correspondant à ce type de déplacement, qu'une démarche de plan de mobilité d'entreprise soit lancée à l'échelle de la Communauté avec le cas échéant, des incitations financières de la part de la Communauté urbaine (abonnements RTM à tarif préférentiel...) et l'appui de l'ADEME.

Un complément sur ce sujet demanderait à être apporté dans la version définitive du PDU.

5) L'organisation du transport et de la livraison des marchandises

Un schéma de principe de l'organisation de la distribution des marchandises aurait mérité d'être présenté de façon concrète et illustrée sur les intentions exprimées.

Parallèlement, dans sa partie « évaluation », le projet de PDU gagnerait à comporter l'indication des investissements correspondant à la valorisation des pôles logistiques existants et à la création des outils logistiques à vocation urbaine évoqués au chapitre 5.3

6) Evaluation et suivi

L'absence fréquente d'actions concrètes dans ce projet de plan des déplacements urbains amène à s'interroger sur la pertinence de certaines évaluations de ses effets affichées en pages 138 à 140. Le développement des voiries et la multiplication du stationnement, sans compensation par des restrictions équivalentes, sont en effet de nature à plutôt faire craindre une détérioration des conditions de circulation et un accroissement de la pollution.

Si en revanche, il s'avère que les évaluations des effets du PDU ont bien été faites sur la base d'actions détaillées en matière de limitation de l'usage de la voiture, ces dernières gagneraient alors à être explicitées, comme évoqué ci-dessus.

*
* *

... / ...

En conclusion, le projet de plan que vous venez d'adopter affiche un certain nombre d'intentions pertinentes. Cependant, il me paraît manquer de propositions d'actions concrètes, définies techniquement et géographiquement, chiffrées et programmées. Il est donc difficile de se prononcer sur la réalité des effets bénéfiques qui en sont attendus et on peut même craindre un renforcement de la pression de l'automobile sur l'agglomération, accompagné des nuisances qu'elle génère (pollution, accidents, congestion...).

Je suggère donc qu'après l'enquête publique et avant approbation définitive de ce plan, un approfondissement de certains aspects de ce dossier soit entrepris dans les directions suivantes :

- explicitation des mesures de modération de l'usage de l'automobile, venant compenser les accroissements d'offre de circulation apportés par les projets de voiries nouvelles énumérés dans le PDU
- clarification de la politique du stationnement en centre ville (position des nouveaux parkings, localisation des suppressions de stationnement de surface, tarification, ...)
- exposé plus précis des améliorations apportées aux modes doux de déplacement et aux transports collectifs
- affichage d'une échéance assez proche pour la production des plans locaux de déplacement dans les communes autres que Marseille
- explication des mesures qui seront prises dans les PLU pour rendre compatibles le développement urbain et touristique avec les objectifs du PDU

Enfin, si formellement le PDU se limite au seul territoire communautaire, l'organisation des déplacements doit de plus en plus être analysée à l'échelle de l'aire métropolitaine. Une coordination des actions des différentes autorités organisatrices de transport s'avère aujourd'hui plus que nécessaire. En complément de l'étude que les différentes autorités organisatrices ont décidé de lancer pour esquisser cette future coopération, et à laquelle l'Etat a décidé de contribuer financièrement, je pense que des efforts doivent être faits pour commencer à jeter les bases d'une structure légère, dans l'esprit de l'article 30 de la LOTI, capable d'assurer cette coordination indispensable (il faut aller au-delà des simples « étude et réflexion » communes proposées en page 70 du projet de PDU).

Le préfet



Christian FRÉMONT