



## PDU Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030

### Contribution de l'ADAVA Antenne de Gardanne à l'enquête publique

Gardanne, le 21/04/2021

**Objet** : cette contribution concerne la mobilité durable, raison de l'existence de notre association, et tend à montrer par l'exemple de la ville de Gardanne que, bien qu'en apparence accessible, l'objectif de 5% de part modale pour le vélo d'ici 2030 dans la Métropole ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts considérables.

Bien qu'elles soient liées, quatre parties distinctes la constituent.

**Observation/Proposition 1** : mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Le projet de PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence fixe, entre autres, un objectif de part modale de 5% pour le vélo d'ici 2030.

Dans ce but, entre autres mesures, des itinéraires cyclables sécurisés ont été étudiés courant 2020, dont le n°5 qui passe dans Gardanne.

A Gardanne, par ailleurs, le "Pacte pour la transition écologique et industrielle du territoire de Gardanne-Meyreuil" doté de 10 M€, initié début 2020 et récemment finalisé, comporte un volet sur la mobilité décarbonée et en particulier le développement des aménagements cyclables.

Dans le cadre de la préparation de ce pacte, confiée à la Semag par la ville, un Schéma Directeur Cyclable (SDC) de Gardanne ainsi qu'un plan de financement d'un premier volet de sa réalisation ont été produits en 2020.

Le BET Eureka, auteur de ce SDC (ainsi que de l'étude diagnostic et de faisabilité de l'itinéraire vélo métropolitain n°5), a préconisé la mise en place d'un Comité de Pilotage de façon à en assurer la mise en œuvre.

En effet, l'expérience montre qu'une politique cyclable qui comporte, outre l'aspect voirie, celui des services (stationnement, etc...) et de la communication/pédagogie, nécessite pour être efficace un suivi régulier et rigoureux.

L'association ADAVA, suite à sa participation aux deux études précitées (sollicitée pour son expertise en mobilité durable, par la Semag dès début 2020 puis par la Métropole), réclame depuis leur achèvement la constitution de cette instance de suivi, en espérant en assurer en partie l'éventuelle participation citoyenne.

Or à ce jour ce CoPil n'existe pas encore, la conséquence étant qu'aucune nouvelle réalisation concrète pour le vélo n'est encore apparue à Gardanne, exceptés le parking vélo intégré au nouveau PEM ainsi qu'une piste cyclable longeant cette infrastructure, mais qui sont l'une et l'autre des réalisations métropolitaines.

L'ADAVA, consciente du contexte sanitaire contraignant et de la situation financière de Gardanne récemment révélée moins favorable que prévu, ne s'attend évidemment pas à ce que tout change du jour au lendemain en faveur du vélo mais, adepte du "doucement mais sûrement", est d'avis qu'en s'orientant prioritairement vers la recherche des financements extérieurs (assez nombreux) il est possible d'avancer.

Par conséquent, bien que la décision relève de la commune, l'ADAVA sollicite la Métropole pour appuyer sa demande renouvelée de création d'un **Comité de Pilotage de la politique cyclable de la ville de Gardanne**.

## Observation/Proposition 2 : Politique tarifaire du PEM de Gardanne.

Le PEM de Gardanne, ouvert fin 2020, est depuis trop souvent presque vide, principalement de notre point de vue en raison du fait qu'il se substitue à un parking gratuit, la gratuité du stationnement étant par ailleurs la règle depuis toujours dans cette ville.

L'ADAVA suggère par conséquent que la Métropole revoit la politique tarifaire de ce PEM, étant donné l'enjeu très important de mobilité durable (cf objet 3) qui repose sur cette infrastructure, par ailleurs de grande qualité.

## Observation/Proposition 3 : Formation des élus et des agents municipaux

### Exemple 1

Hervé Granier, maire de Gardanne depuis son élection en 2020, à l'instar de nombre de ses homologues de villes moyennes, a fait de la revitalisation du centre-ville et de ses commerces un de ses principaux objectifs.

Dans ce but il a prévu d'une part de remanier le Cours (récemment entièrement rénové et devenu un espace agréable, partagé harmonieusement entre tous les usagers) de façon à augmenter sa capacité de stationnement auto (se basant sur l'adage bien connu "No parking, No business"), et d'autre part de modifier le plan de circulation pour favoriser le passage auto par le cours.

L'ADAVA lui a adressé un long courrier fin 2020 pour tenter, en vain malheureusement, de le dissuader de mener à bien ce projet, en expliquant qu'il allait à l'encontre de la tendance actuelle consistant à encourager le stationnement auto en périphérie afin de rendre vivable les centres villes, et qu'au contraire les commerces pourraient bénéficier du développement de l'usage des transports doux, de potentielles navettes mises en place entre le nouveau PEM et le centre, etc...

### Exemple 2

L'ADAVA a participé courant 2020 à de nombreuses réunions dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Au cours de ces réunions, lorsque l'intervenant du BET Eureka, chargé de ces études, suggérait la moindre suppression de stationnement auto ou autre réduction de la place dédiée à l'auto sur la voirie, au profit des aménagements cyclables, les agents de la ville s'y opposaient quasi systématiquement.

L'ADAVA a essayé d'expliquer qu'effectivement le chemin vers la mobilité durable devrait fatalement parfois s'accompagner d'arbitrages un peu difficiles en défaveur de l'automobile et qu'il fallait en être conscient.

L'ADAVA suggère, au regard de ces deux exemples, que la Métropole prenne en compte si possible la **nécessaire sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable.

Pour l'ADAVA,

Vincent Lefebvre

Référent de son antenne gardannaise