

AVIS DE FNE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Projet de Zone à Faibles Emissions- Mobilité (ZFE-m) de Marseille

CONTEXTE

France Nature Environnement Provence – Alpes - Côte d'Azur, en tant que fédération des Associations de Protection de la Nature et de l'environnement (APNE) en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, se questionne sur le périmètre retenu pour la ZFE-m sur la commune de Marseille, ainsi que sur l'absence d'une présentation d'ensemble des dispositions complémentaires. Nous menons depuis de nombreuses années un suivi attentif des aménagements ou réglementations appliqués à la pollution de l'air. Il s'agit ici de concevoir une mise en place effective et socialement acceptable de la ZFE-m tout en faisant un moteur de changement pour le centre-ville et la mobilité à Marseille.

Le projet présenté, dans les documents notamment, implique une réflexion complète sur l'acceptabilité, l'opérationnalité et la temporalité du dispositif.

Nous aurons l'opportunité dans la suite du document de revenir sur l'objet mais nous aimerions soulever la faiblesse de la communication autour de la consultation en amont.

Nous partageons donc les critiques portées par les associations locales sur l'enjeu démocratique. Un projet aussi important et structurant pour un territoire se doit de faire l'objet d'une consultation approfondie des parties prenantes et cela dans une optique de co-construction. Il est également important d'assurer une réelle compréhension du format du projet. Nous rejetons également les dérives qu'une telle gestion entraîne à savoir une binarité dans la gestion d'une problématique et dans le montage d'un projet complexe.

LE PERIMETRE CHOISI : QUESTIONNEMENTS ET CRITIQUES

- ***La justification du choix du scénario 3 :***

Nous connaissons la complexité dans la définition d'un périmètre à l'échelle communale et ne demandons donc pas la suppression du scénario 3.

Nous avons cependant une critique importante sur la faiblesse de la justification de ce scénario au seul titre d'une compréhension facile par le public avec la prise la limite des boulevards de ceintures. L'exclusion de ces boulevards du périmètre permettra donc toujours un déplacement en bordure du centre-ville des véhicules les plus polluants.

- ***La non-inclusion du port de plaisance du Vieux-Port, de la desserte voyageurs et du port Autonome de Marseille***

Les contraintes sur la circulation automobile seront d'autant mieux perçues et acceptées qu'elles s'accompagnent de contraintes sur la circulation et le stationnement des **bateaux** de toutes natures impactant la qualité de l'air sur le périmètre de la ZFE-m (Vieux Port, bassins du Mucem et de la Joliette) et au-delà (port de Marseille). Nous demandons donc aux services municipaux et métropolitains de proposer un certain nombre de mesures d'encadrement du trafic des navettes (ex : hybridation à l'instar du port de Toulon).

- ***L'absence de diagnostics socio-économique et de mobilité dans les documents mis à la disposition du public***

Le rapport d'étude présenté sur le registre numérique ne présente pas une couverture informative suffisante. Il s'agit ici d'un reflet du manque d'ambition de la Ville de Marseille et de la Métropole quant au format de cette ZFE-m. En effet, seules les études légalement requises sont présentées (qualité de l'air et temporalité de la mise en place).

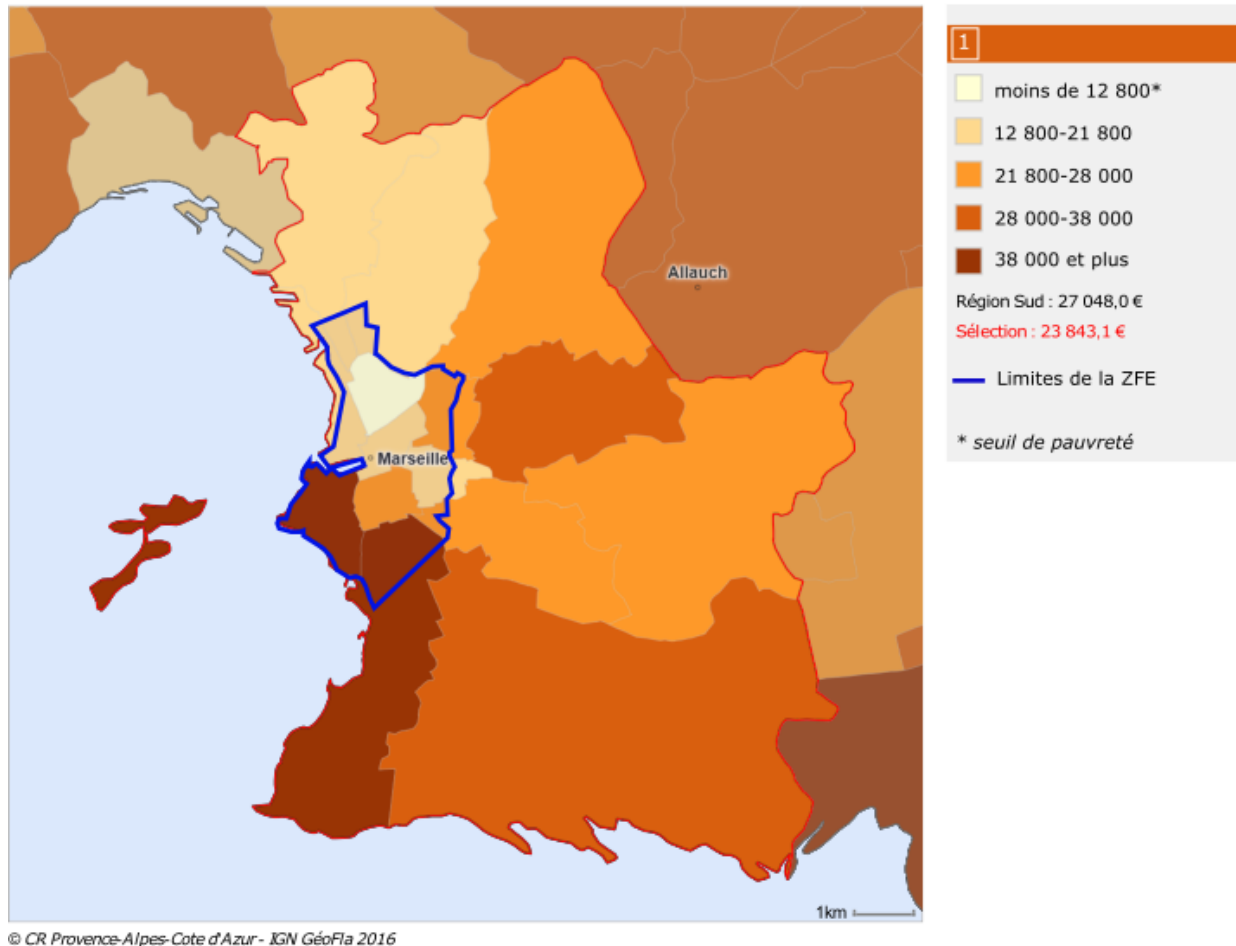
Or, comme relevé dans cette requête et dans de nombreuses autres (citoyens, collectifs, associations). L'acceptabilité sociale du projet est un élément clé de sa réussite.

La présentation des études sur les différents polluants se devait d'être étayée par une étude socio-économique et de mobilité.

En effet, la ville de Marseille est connue pour ses fortes inégalités comme l'illustre la cartographie du revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux par arrondissement. (@ réalisation FNE PACA)

1 Revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux (C), 2019

Source : Direction Générale des Finances Publiques - DGFIP



Il est ainsi établi que la ZFE englobera des arrondissements très hétérogènes. Pourtant, les critères de sélection du périmètre de la ZFE ne prennent pas en compte le revenu des ménages et donc la question de la capacité d'adaptation des populations, face à la mise en place de ce type de mesure.

Nous questionnons donc le périmètre retenu au titre du revenu des ménages.

La desserte en transport public présente et future (projet extension tram 3) n'est pas suffisamment détaillée à l'instar du flux de véhicules automobiles.

NOS POINTS DE VIGILANCE POUR LA FUTURE MISE EN PLACE

FNE PACA souhaite mettre en avant un certain nombre de propositions quant aux mesures d'accompagnement et à la mise en place effective de la ZFE-m. Un dialogue avec les parties prenantes associatives et citoyennes sera essentiel à la suite de la clôture de la consultation faisant l'objet de cette requête.

- **Les mesures d'accompagnement**

Nous partageons pleinement les demandes présentées par France Nature Environnement Bouches-du-Rhône portant sur les mesures d'accompagnement futures- à savoir :

- **Mobilisation des places de stationnement en ouvrages**, à l'intérieur de la zone pour les riverains (avec des tarifs encadrés) et en limite de zone pour les non-résidents
- **Déploiement de stations d'autopartage** dans tous les quartiers (1000 véhicules) avec une grille tarifaire adaptée, pour que chacun puisse accéder à un véhicule en cas de besoin (*cf. PPA 13*)
- **Passage en zone 30 de toute la zone**, en zone partagée (à 20 km/h) de toutes les rues où un aménagement cyclable n'est pas envisageable
- **Plan de circulation dit 'en marguerite' décourageant tout transit inter-quartiers** (par piétonnisation de quelques carrefours clés)
- **Aides financières à l'acquisition de vélo-cargos**, de vélos à assistance électrique et à la conversion à l'électrique des deux-roues motorisés
- **Mise en place d'une offre de transport diurne et nocturne** à l'intérieur de la zone (navette électrique) et à l'extérieur (bus de nuit cadencés, transport à demande zonal)
- **Ouverture d'espaces logistiques urbains** à l'orée de chaque quartier pour rationaliser la livraison dite à domicile.

- **Co-construction avec les autres agglomérations régionales :**

Nous demandons la mise en place d'un dialogue de qualité avec les autres métropoles régionales couvertes par le dispositif ZFE-m (Toulon et Nice) ainsi que les agglomérations récemment désignées (Avignon, Aix-en-Provence). Au-delà, il est essentiel de maintenir un dialogue ou un benchmark concernant les métropoles de taille similaire sur le territoire national.

Une dynamique commune assurera une facilité de compréhension accrue et d'adaptation pour les citoyens et professionnels dans ces agglomérations.

CONCLUSION

Nous souhaitons mettre en lumière le manque d'ambition portant sur le périmètre et la temporalité de la ZFE-m. Cependant, nous comprenons les limites liées à la faible desserte en transport et à la concentration des polluants dans l'hyper centre-ville.

Le territoire métropolitain a fondamentalement besoin d'actions fortes sur la mobilité et la qualité de l'air. La mise en place de la ZFE-m peut donc être un point d'accroche favorable. Il s'agira d'en prendre la pleine mesure avec un accompagnement et une consultation des publics, une réflexion sur la limitation des flux de véhicules (ex : Zone à Transport Limité- ZTL) et une politique de transports publics dynamique.