

CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
SEANCE DU VENDREDI 16 SEPTEMBRE 2016

Christian PELLICANI

Rapports N°52 – TRA 2 : Avenant contrat de concession parking Longchamp-Cassini

Monsieur le Président,

Au-delà de l'aspect purement technique de l'avenant qui consiste à prendre en compte le changement juridique de la société délégataire Q-Park, il y a le fond du projet.

Nos groupes successifs de MPM se sont toujours opposés à ce projet de parking tel qu'il est conçu. Il souffre d'une absence de vraie concertation en amont, qui aurait permis de construire des options plutôt partagées.

Il est l'objet d'une vive contestation des riverains et plus largement de nombreux Marseillais réunis dans un Collectif SOS Longchamp.

3 raisons de ces oppositions :

1°) Aucune étude d'impact environnemental n'a été réalisée en amont de ce projet de parking construit dans le parc Longchamp, **unique poumon vert dans le périmètre du centre ville.**

Sa construction amputerait un quart de la superficie du parc, décimant une vingtaine d'arbres centenaires, ce qui pourrait menacer de "stress hydrique" le reste des végétaux.

On ne peut pas avoir approuvé un PADD respectueux de la biodiversité en ville et faire le contraire en plein centre.

2°) L'offre de stationnement des parkings publics existants dans le grand centre ville de Marseille s'établit autour de 13.000 places, auxquelles il faut ajouter près de 3.000 places dans les parkings privés ouverts au public. Donc 16.000 places disponibles hors voiries.

Pour quel résultat : D'après le diagnostic établi pour le Plan de Déplacements Urbains MPM 2013-2023, le stationnement parkings en ouvrage capterait 7.500 véhicules en journée et 4.700 la nuit.

Cela s'est peut être amélioré mais pas au point de nécessiter un nouvel ouvrage.

Le premier effort à faire n'est donc pas de construire encore un parking de 500 places dans ce périmètre du centre ville, mais bien d'optimiser l'utilisation des parkings existants par une politique tarifaire plus accessible et adaptée.

La deuxième priorité est de **renforcer l'offre des parkings relais RTM** pour favoriser le report modal vers les TC. : Aujourd'hui 4.000 places contre 16.000 en centre ville.

Par exemple : Le terminus des Caillols de la ligne T1 du tramway n'a pas été doté d'un parking relais ; ce qui a pour conséquences de transformer tout le quartier en vaste zone de stationnement anarchique et de limiter la fréquentation du tram.

S'il se confirme qu'une étude est en cours pour construire un ouvrage en silo, en commun avec le supermarché Casino, sur l'emplacement de son parking actuel, pour une capacité de 400 places RTM, c'est là qu'il faut investir en priorité.

La conception et la rentabilisation tarifaire envisagée du projet Longchamp-Cassini, n'en font ni un parking résident, pas plus qu'un parking relais, de par sa localisation trop près du centre ville et dans une rue relativement éloignée du réseau Tramway-Métro.

3°) Enfin, troisième raison de notre opposition : ce projet n'est pas neutre financièrement pour la métropole, puisqu'il s'accompagne d'une subvention d'équipement au délégataire à hauteur de 46% du coût total de construction évalué - en 2006 - à 11,6 M€ HT. Soit à minima 5,3 M€ valeur 2006.

Tout cela nous conduit à penser qu'il faut abandonner le projet tel qu'il est, pour remettre à l'étude la possibilité d'aménagement d'autres petits parkings de proximité en surface ou en souterrain de projets immobiliers.

Et, s'il s'avère nécessaire de compléter cette offre, revoir substantiellement à la baisse l'ouvrage à réaliser afin de réduire au maximum l'impact des travaux sur la biodiversité du jardin Longchamp et l'impact des usages sur l'environnement des résidents.

Vote Contre