AGIR ENSEMBLE

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU PAYS D'AIX

VIVRE ENSEMBLE

Synthèse du Diagnostic

réalisée par l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix

Fevrier 2003

communauté du PAYS D'AIX

Le développement et l'aménagement de ce territoire s'est appuyé sur l'usage de la voiture, qui représente aujourd'hui 90% des déplacements mécanisés.

La croissance du parc automobile associée à l'allongement des distances de déplacements, produit une hausse exponentielle des trafics routiers sur toutes les routes du Pays d'Aix.

La poursuite de telles pratiques de déplacements apparaît inacceptable par les risques qu'elle fait encourir aux habitants, et incompatible avec le projet de territoire.

Il semble donc que la phase suivante d'élaboration de scénarios d'évolution, qui n'est qu'une phase de simulation destinée à définir une stratégie, devra comporter un tronc commun visant à renverser cette tendance.

Le groupement de bureaux d'études chargé de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU), vient de réaliser un diagnostic précis et détaillé de l'état des déplacements en Pays d'Aix, sous la forme d'un document de 250 pages. A cette étape clef de validation et de partage de ce diagnostic, l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (A.U.P.A.) vous propose par la présente note une synthèse de ce document.

Un nouveau territoire

La Communauté d'agglomération est une jeune Autorité Organisatrice de Transports, chargée d'élaborer un PDU sur un nouveau territoire de 34 communes. Ce territoire n'est pas celui d'une agglomération traditionnelle avec une ville centre et ses banlieues. C'est un vaste territoire avec de nombreuses centralités et un émiettement de péri-urbain diffus. Ce qui entraîne des problématiques de transports croisées de dessertes urbaines, péri-urbaines et inter-urbaines, sur lesquelles se superpose le contexte métropolitain.

Pour l'AUPA, ce PDU, articulé avec les autres PDU en cours d'élaboration par les intercommunalités voisines, constitue la colonne vertébrale du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à venir. Il est également le seul à pouvoir articuler les différentes politiques sectorielles au bénéfice du cadre de vie des habitants du Pays d'Aix.

Définir et affirmer une identité

Avec la création de la Communauté d'agglomération, la définition de l'identité du Pays d'Aix devient essentielle. Cette question de l'identité du Pays d'Aix au sein de l'aire métropolitaine est une interrogation culturelle sur ce qui lui appartient, ce qui lui est propre. C'est pourquoi le territoire doit définir ce qu'il est pour ne pas être seulement défini à défaut par les autres. A l'échelle du bassin de vie, celui-ci présente une grande diversité qui suppose de prendre en compte ses particularités internes.

L'élaboration de la politique de déplacements de la Communauté au moyen de cette procédure de PDU, peut efficacement contribuer à la mise en valeur d'une identité du Pays d'Aix prenant en compte le développement durable, avec une nouvelle organisation des déplacements en découlant.

Maîtriser le développement

Le territoire présente un surplus d'attractivité qui perturbe son fonctionnement. Le marché du logement ne produit pas une offre quantitative et qualitative adaptée à la croissance de l'offre de l'emploi. Les emménagements liés aux nouveaux emplois polarisés en Pays d'Aix Sud sont de plus en plus éloignés sur toutes les franges du Pays d'Aix, et produisent de longues distances quotidiennes de déplacements en voiture qui augmentent d'autant plus les trafics routiers.

Soutenir le tissu économique existant qui fait la richesse de ce territoire, et en maintenir l'attractivité, passe par une maîtrise et un changement du système de déplacements.

Construire un pays de solidarité

Les mutations socio-économiques liées à l'hyper-attractivité du Pays d'Aix sont très importantes et fragilisent la situation des populations les plus modestes. Tout le Pays d'Aix est aujourd'hui concerné par les contrecoups de l'attractivité.

La proportion des personnes ne disposant pas d'une voiture augmente, pour représenter presqu'un quart des habitants du Pays d'Aix aujourd'hui. Etant donné les faiblesses du système de transports collectifs, cela veut dire qu'une personne sur quatre est plus ou moins exclue du système de déplacements du Pays d'Aix. Le développement des transports collectifs n'est pas qu'un remède aux nuisances liées au "tout- automobile", c'est aussi un effort de solidarité envers ceux qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture.

Des risques inacceptables

La qualité et le cadre de vie, valeurs fondatrices du Pays d'Aix

La définition de l'environnement renvoie à de multiples représentations. Une des conceptions qui se distingue en Pays d'Aix est celle relative à la notion de "qualité de vie" ou de "cadre de vie". Cette notion est une résultante des qualités intrinsèques du territoire (le patrimoine bâti et naturel) et du mode de développement qu'il a porté. La qualité de l'environnement apparaît alors comme un élément fort du Pays d'Aix car c'est largement à partir de la notion de cadre/qualité de vie que s'appuient l'identité et l'attractivité du territoire.

La fragilisation des atouts environnementaux est largement associée à la politique d'aménagement du territoire. La question centrale tourne autour de la localisation et des modes d'urbanisation. C'est à priori la mauvaise maîtrise de l'urbanisation qui semble aujourd'hui constituer la principale menace. L'urbanisation influe sur tous les problèmes d'environnement qui lui sont associés, et sont perceptibles et vécus au quotidien par les habitants : circulation, stationnement, sécurité, transports, pollution, bruit.

Le scénario "au fil de l'eau", où les trafics routiers en Pays d'Aix continuent à croître de la même manière que depuis 30 ans, apparaît inacceptable car les risques pour les habitants et leur environnement deviennent beaucoup trop importants.

Le bruit

Premièrement, le bruit est la première préoccupation d'environnement des communes du Pays d'Aix. Il s'agit essentiellement du bruit des routes, que ce soit des autoroutes, routes nationales, et de plus en plus des routes départementales. Il existe un lien direct entre les hausses des trafics et des niveaux de bruit. Trois quarts des communes de la Communauté sont exposées au bruit routier.

Autant le bruit est une importante préoccupation, autant les solutions mises en œuvre sont encore peu nombreuses, techniquement limitées dans leurs effets et très coûteuses.

La qualité de l'air

Deuxièmement, un constat majeur sur le Pays d'Aix est une situation dégradée de la qualité de l'air due principalement au trafic automobile.

La qualité des espaces publics, des lieux de vie

Troisièmement, l'espace public est entièrement monopolisé par la voiture : chaussées, trottoirs, places et cours d'immeubles. Seuls les espaces "défendus" sont préservés de cet envahissement. Le résultat en est une dégradation de la qualité et de l'esthétique urbaine, du fonctionnement même de la ville, ainsi qu'une forte entrave à la qualité des cheminements doux, piétons et vélos.

1 million de déplacements quotidiens

Ce volume représente à lui seul un quart des déplacements réalisés chaque jour dans l'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise. A l'intérieur du Pays d'Aix, la moitié des déplacements sont liés à Aix, les échanges entre les différents territoires sont faibles.

La voiture est utilisée pour les 2/3 de ces déplacements, la marche à pied pour 1/4. Avec 7% de l'ensemble des déplacements, les transports collectifs sont moins utilisés que dans les autres villes comparables.

Si l'on exclut la marche à pied, mode de déplacements réservé à des courtes distances, c'est la voiture qui capte la croissance des déplacements en Pays d'Aix. La part de marché de la voiture dans les déplacements mécanisés (89%) est écrasante. Cette situation représente une tendance lourde en matière d'organisation du territoire, et d'habitudes des habitants, qu'il sera d'autant plus difficile d'infléchir qu'elle perdure.

En l'absence d'une planification de l'aménagement du territoire servie par une organisation des déplacements maîtrisée, et en l'absence d'une offre de transports alternative à la voiture, la forte croissance des déplacements mécanisés se traduit par une forte croissance du trafic routier et de la congestion.

Les six chapitres suivants s'efforcent de dresser le diagnostic des six thèmes essentiels à l'élaboration du PDU du Pays d'Aix.

1. Diminuer le trafic automobile

Les capacités du réseau routier du Pays d'Aix à absorber la croissance du trafic sont épuisées. Les points de blocages sont de plus en plus nombreux et s'étalent sur des durées de plus en plus longues. Les solutions routières pour absorber la croissance du trafic ont toutes montré qu'elles étaient des solutions de très court terme.

Les projets de nouvelles voiries semblent donc ne pouvoir se concevoir qu'au bénéfice d'autres modes de transport que la voiture. Il s'agit particulièrement de soulager les centres des villes et villages du trafic de transit des voitures et poids lourds.

Les 5 points majeurs de blocage du système de transport communautaire que sont Célony, Les Milles, La Barque, Plan de Campagne et Vitrolles, seront des lieux névralgiques du projet de PDU.

2. Développer l'usage des transports collectifs

Le potentiel du réseau de voies ferrées du Pays d'Aix est exceptionnel, son exploitation, y compris dans une logique urbaine, doit être programmée. D'autant plus que ce réseau traverse toutes les parties en développement du Pays d'Aix.

Avec quelques 12 000 voyageurs et 800 mouvements d'autocars quotidiens, la gare routière d'Aix est la première du Département. La pénétrante de l'autoroute A.51, l'avenue Brossolette et le "tour de ville" sont les axes privilégiés de circulation des cars, et mériteraient d'être aménagés en site propre.
Les enjeux pour le réseau de transport collectif "communautaire" de la CPA sont :

- la densification de l'offre pour équilibrer les secteurs en termes de couverture,
- l'harmonisation et intégration tarifaire entre lignes et réseaux,
- le couplage entre le transport réservé des élèves et les lignes régulières.

L'offre de service des réseaux de bus apparaît globalement homogène sur Aix, Vitrolles et les Pennes. Elle est relativement disparate sur les communes à plus faible densité de population. La clef d'amélioration de l'usage des transports collectifs semble être la réalisation de couloirs bus associés à des parcs relais en entrées de villes.
La desserte des pôles de consommation, d'étude et d'emplois constitue une autre priorité d'amélioration de l'offre.

3. Le levier d'action le plus puissant : le stationnement

La clef pour inciter le report du trafic automobile sur d'autres modes de transports aux abords des zones urbanisées, c'est la disponibilité d'une place de stationnement. Une voiture va là où elle peut stationner. C'est donc la politique de stationnement qui détermine les flux automobiles en ville.

L'offre de stationnement est saturée dans Aix. L'offre de 1800 places supplémentaires dans l'opération Sextius Mirabeau doit être envisagée selon les types d'utilisateurs (résidents, travail, commerce,…) et en liaison étroite avec le programme de parcs relais.

Dans toutes les villes et villages du Pays d'Aix, l'espace public est envahi par la voiture au détriment de l'homme, de l'habitant. Le PDU est aussi un outil au service de la reconquête et de la qualité des espaces publics.

4. De nouvelles règles pour le transport de marchandises

190 000 livraisons et enlèvements sont effectués chaque semaine dans le Pays d'Aix, dont la moitié à Aix et 16 000 à Vitrolles. A l'intérieur d'Aix environ 2/3 des mouvements concernent le centre ville et environ 1/3 le pôle des Milles, ce qui fait du centre d'Aix le premier pôle commercial urbain du Pays d'Aix avec 1/3 de l'ensemble des flux de marchandises du Pays d'Aix.

Le rythme hebdomadaire est marqué par une pointe du mardi, et le rythme journalier par une pointe le matin entre 7h et 10h30.

Il existe 2 pôles de fret "logistique" à l'échelle du Sud Est : Anjoly puis les Milles.
Il existe 3 pôle commerciaux à desserte autoroutière : Pioline, Espace Vitrolles et Plan de Campagne.

Les enjeux du transport de marchandises sont fonctionnels, économiques, urbanistiques et environnementaux.

5 pistes d'actions sont les suivantes :

- Se concerter entre partenaires locaux, afin de définir un cadre réglementaire concerté,
- Respecter les règles du jeu pour l'accueil des livraisons,
- Respecter les règles du jeu pour l'usage de l'espace public, un partage de la voirie doit s'opérer afin de faire cohabiter les modes de déplacements,
- Mieux adapter les réglementations et les politiques d'aménagement, inciter le report des camions hors des hyper-centres à travers les aménagements et la réglementation,
- Promouvoir des politiques innovantes et écologiques dans la gestion du fret, l'organisation des opérations et l'optimisation des mouvements.

5. La sécurité de tous les déplacements

Sur la seule commune d'Aix, le nombre annuel des accidents est passé de 518 à 672 entre 1991 et 1997. Entre 1997 et 2001 dans la CPA, on recense 311 tués, 788 blessés graves et 200 blessés légers.
L'analyse par secteurs révèle une surdensité des accidents sur la commune d'Aix et le Sud-Ouest de la Communauté, avec des taux supérieurs à la moyenne du Département. Il y a plus d'accidents en "ville", mais ils sont d'une moindre gravité.

Les pistes de réflexion sont les suivantes :

- le partage de la voirie entre tous les modes de déplacements,
- la mise en place d'un schéma de modération de la vitesse,
- les aménagements pour réduire les risques d'accidents,
- les comportements pour réduire le sentiment d'impunité.

6. Des centres et quartiers de villes et villages apaisés

Une clef de l'amélioration de la qualité de vie en ville est de soulager les centres et quartiers des nuisances de la voiture, en y développant l'usage de la marche à pied et du vélo.

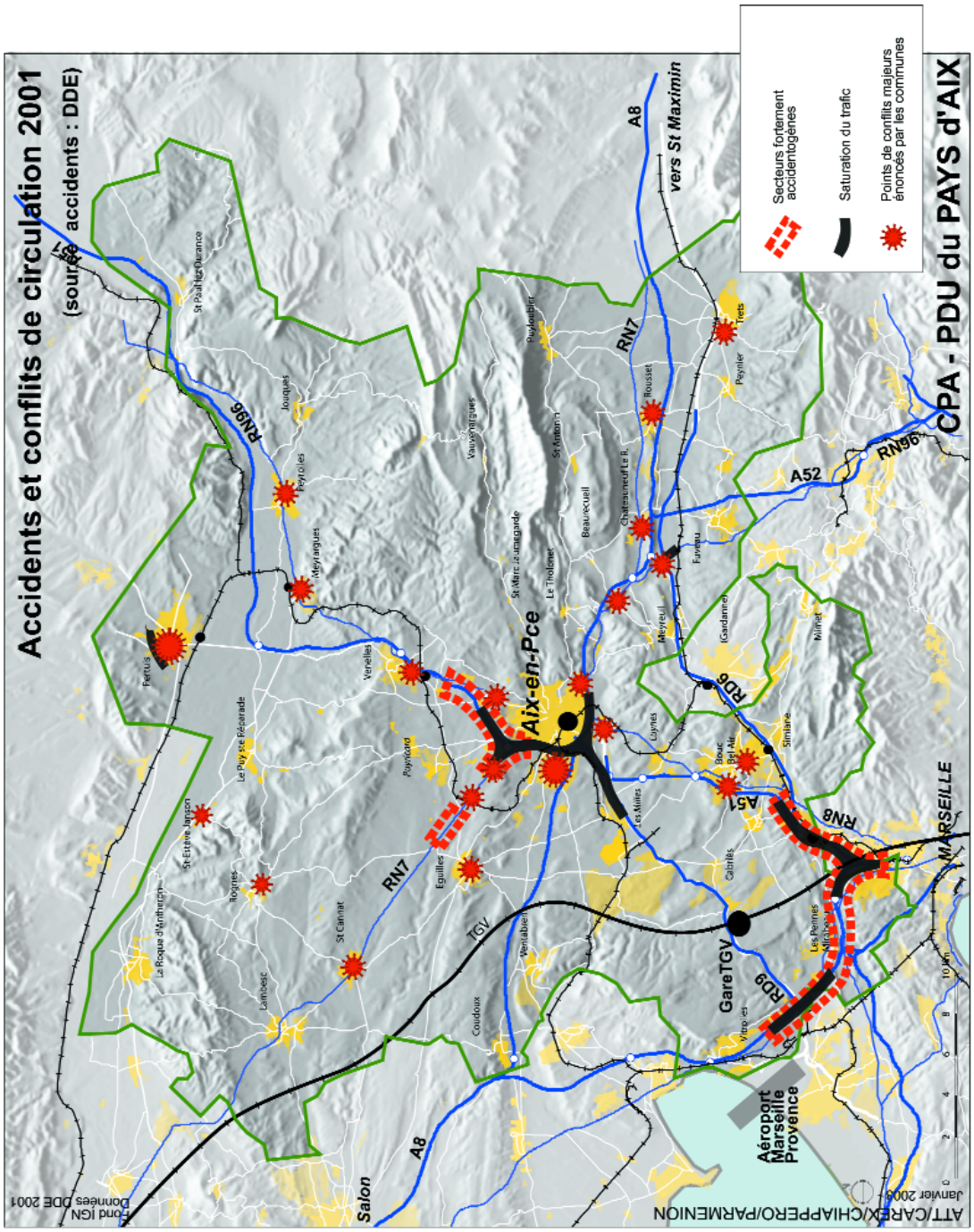
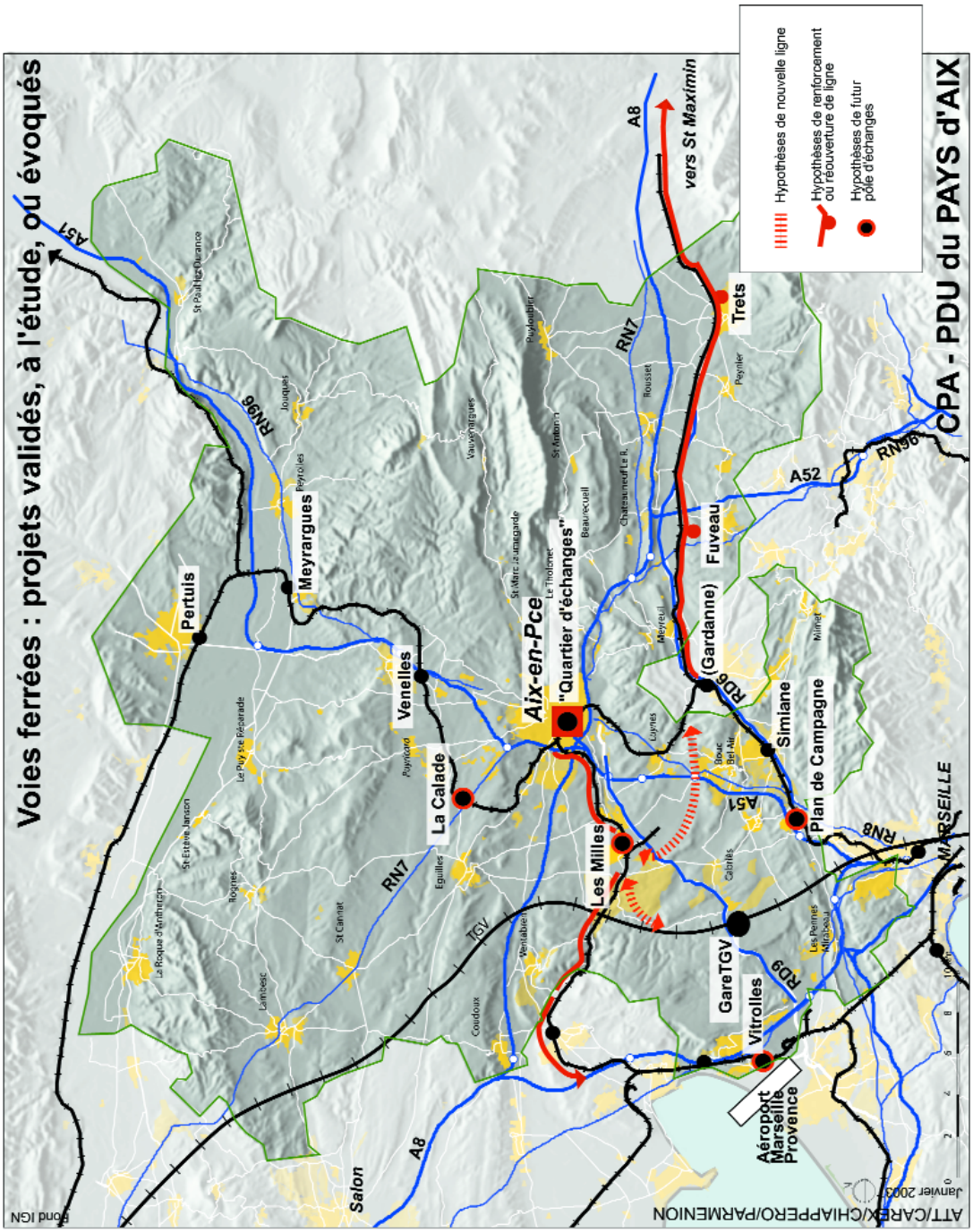
La marche à pied est le deuxième mode de déplacement des habitants du Pays d'Aix, loin devant les autres modes. Or, trop souvent, le mauvais état, voire l'absence, de cheminements et d'équipements pour les piétons est un frein au développement de cette pratique.

De même, il n'existe pas au sein de la CPA de réseau cyclable permettant d'assurer la continuité d'itinéraires, ainsi qu'une pratique diversifiée du vélo ouverte à différentes familles d'usagers.
Le prolongement des équipements cyclables existants doit s'accompagner de mesures en faveur de la sécurité, de la signalétique et du stationnement, notamment au droit des équipements structurants.

Il faudra préciser 5 objectifs dans le projet de PDU :

- Pacifier les centres villageois de la Communauté pour un usage "vélo" au quotidien,
- Sécuriser les accès aux grands équipements publics,
- Définir des conditions de stationnement dédié et sécurisé,
- Promouvoir un schéma "vélo route",
- Promouvoir un "réseau vert".

Document Annexe



Document Annexe