



Déplacements repensés, Pays d'Aix préservé !

Projet arrêté par le Conseil Communautaire du 24 octobre 2003



• AVANT-PROPOS

Éditorial	page 3
Pays d'Aix : communauté de talent	page 4

• DÉMARCHE

Cadre légal	page 7
Méthodologie	page 9
Acteurs	page 10
Concertation	page 11
Autres procédures	page 14

• DIAGNOSTIC

Déplacements	page 21
Territoire	page 25
Environnement	page 27
Perspectives territoriales	page 29
Perspectives de mobilité	page 33
Concertation	page 34

• SCÉNARIOS

Invariants	page 37
Scénario 1 "urgence"	page 39
Scénario 2 "rattrapage"	page 40
Scénario 3 "accélération"	page 41
Ossature projet	page 42
Concertation	page 43

• PROJET

Le Projet : les 10 priorités	page 46
Priorité 1 : intermodalité & transport ferroviaire	page 50
Priorité 2 : transports en commun	page 66
Priorité 3 : stationnement	page 80
Priorité 4 : circulation : automobile	page 88
Priorité 5 : vélo	page 100
Priorité 6 : marche à pied	page 114
Priorité 7 : livraisons de marchandises	page 126
Priorité 8 : sécurité des déplacements	page 134
Priorité 9 : environnement	page 146
Priorité 10 : comportements & usages	page 158

• IMPACT

Parts modales	page 168
Environnement	page 170
Coûts	page 171

• ANNEXES

La mise en œuvre du PDU	page 173
Les indicateurs du PDU	page 175
Comité de pilotage et comité technique	page 178
Ateliers de concertation	page 181

Construisons ensemble l'avenir du Pays d'Aix

La Communauté du Pays d'Aix a travaillé pendant plus de 18 mois à l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains. Ce document est essentiel dans la mesure où il propose des mesures concrètes pour mieux se déplacer

et donc mieux vivre dans notre Pays d'Aix.

Le projet qui vous est présenté a été élaboré dans trois directions complémentaires :

Relancer les grands chantiers

Le PDU vise à relancer les investissements structurants indispensables pour assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants du Pays d'Aix et la protection de leur environnement. Déjà étudiés, parfois programmés, ils n'ont pas encore été réalisés. Ces actions d'envergure, à fort effet levier, seront emblématiques de notre volonté collective : le doublement de la ligne SNCF "Aix-Marseille", un meilleur cadencement du TER entre Marseille et Vitrolles, l'aménagement de "pôles d'échanges" intermodaux, etc. Favorable aux solutions permettant une inversion modale durable, la CPA soutient également la réouverture de la liaison ferrée "Gardanne – Trets" et la création d'un barreau ferroviaire entre Les Milles et Gardanne.

Renforcer les transports en commun

La CPA a pour objectif de développer un véritable réseau communautaire de transports en commun. Nous proposons notamment un maillage TC dans l'ensemble de notre territoire à partir de toute une panoplie d'actions

volontaristes : création de couloirs bus, extension des lignes existantes, développement des transports à la de-

mande, amélioration du transport des scolaires, renforcement du cadencement, offre de nouveaux services, meilleure articulation fer/route, définition d'une billettique intégrée et d'une tarification incitative.

Améliorer le cadre de vie

Avec son PDU, la CPA entend également mettre en œuvre rapidement toute une série d'opérations pour améliorer notre cadre de vie et notre environnement.

Ce sont d'abord les actions de pacification et de sécurisation des villages par la mise en place de zones 30, de déviations prioritaires, de l'aménagement des entrées de ville et d'un programme de reconquête de l'espace public. Cela passe également par la définition d'une nouvelle gestion du stationnement en ville et la promotion des modes de déplacements doux.

La mise en œuvre concrète des projets portés par le PDU repose sur différentes maîtrises d'ouvrage : Etat, SNCF, Conseil régional, Conseil général... Nous ne pourrions réussir que si l'ensemble des partenaires de la CPA se mobilise et si la population adhère à l'objectif majeur qui est de réduire la place de la voiture dans les déplacements quotidiens.

Car le PDU, c'est aussi, et surtout, une démarche citoyenne. Son élaboration s'est réalisée en faisant la part belle

à la concertation ; sa mise en œuvre reposera à la fois sur des actions de sensibilisation, de pédagogie et d'information aux déplacements ainsi que



sur une évaluation rigoureuse en temps réel. Une "cellule PDU" sera mise en place au sein de la CPA tandis qu'un "Suivi citoyen" permettra son évaluation participative en continu. Au bout de 5 ans, le PDU sera révisé afin de permettre un réajustement des opérations dans le respect des objectifs qui lui auront été collectivement assignés.

Nous voilà maintenant arrivés à l'étape de l'enquête publique.

Pour le citoyen, c'est une nouvelle occasion d'expression et, pour la Communauté, c'est un gage de plus de qualité de la réflexion. Voilà comment, à mes yeux, le Pays d'Aix prend toute sa force et l'intercommunalité tout son sens ! Et pourquoi nous avons tant de plaisir à habiter ici.

Maryse Joissains Masini

**Président de la Communauté du Pays d'Aix
Député des Bouches du Rhône
Maire d'Aix-en-Provence**

Communauté du Pays d'Aix, *espace de conviction.*



En faisant le choix de l'intercommunalité, les 34 villes membres de la Communauté du Pays d'Aix ont choisi de définir et d'affirmer ensemble une identité commune.

Unissant leurs efforts, elles ont ainsi transféré un certain nombre de leurs compétences vers la Communauté. Celle-ci s'appuie sur la réalité du terrain et la somme des expériences pour valoriser un développement maîtrisé et harmonieux au plus près des attentes de ses habitants.

Repères

- ▷ Le 21 décembre 1993, les six communes d'Aix, Bouc-Bel-Air, Coudoux, Saint-Cannat, Venelles et Vitrolles décident de créer la Communauté de communes du Pays d'Aix.
- ▷ Petit à petit tout au long des sept années qui suivirent, 13 nouvelles communes font leur entrée puis 14 autres, le 31 décembre 2000. Ensemble, dans le cadre de la loi Chevènement du 12 juillet 1999 elles décident de donner naissance à "la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix" : la CPA.
- ▷ La commune de Mimet rejoint la CPA le 1er janvier 2002. La Communauté du Pays d'Aix compte actuellement 34 communes.
- ▷ D'autres communes des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse ont manifesté leur intention de rejoindre la CPA.





La Communauté du Pays d'Aix en chiffres

- 3^{ème} communauté de France par l'étendue de son territoire.
- 129.637 hectares
- 34 communes
- 332.651 habitants
- 10% de croissance démographique en 10 ans.
- 40.98% de la population à Aix-en-Provence (134.222 habitants)
- + 10.000 résidents en 10 ans à Aix-en-Provence
- 4 communes avec plus de 10.000 habitants (Vitrolles, les Pennes-Mirabeau, Pertuis et Bouc-Bel-Air)
- 16 communes sont comprises entre 3.500 et 10.000 habitants.
- 165 habitants à Saint-Antonin-sur-Bayon (plus petite commune de l'agglomération)
- 1/3 de la population totale dans des communes de moins de 5.000 habitants
- 257 habitants au km²
- 145.714 actifs (+ 11% par rapport au RGP 1990)
- 27.500 établissements publics et entreprises
- 370 établissements de plus de 50 salariés
- 70% du tissu économique regroupé sur 5 pôles : Aix, Vitrolles, les Pennes-Mirabeau, Rousset et Pertuis (18.420 entreprises)
- 220.000 m² de surface de vente à Plan de Campagne (plus grande zone commerciale d'Europe) 6.000 emplois, 400 enseignes
- 40.000 étudiants
- 800.000 touristes, dont un tiers d'étrangers chaque année

AGIR ENSEMBLE VIVRE ENSEMBLE

Aix-en-Provence

134.222 Habitants
Maire : Mme Joissains-Masini Maryse

Beaurecueil :

568 Habitants
Maire : M. Mancel Joël

Bouc-Bel-Air :

12.297 Habitants
Maire : M. Perrin Jean-Claude

Cabriès :

7.890 Habitants
Maire : M. Fabre-Aubrespy Hervé

Châteauneuf-le-Rouge :

1.869 Habitants
Maire : M. Boulan Michel

Coudoux :

2.869 Habitants
Maire : M. Bobille-Vaucher Alain

Eguilles :

7.127 Habitants
Maire : M. Daborne Robert

Fuveau :

7.509 Habitants
Maire : M. Bonfillon Jean

Jouques :

3.321 Habitants
Maire : M. Albert Guy

La Roque d'Anthéron :

4.446 Habitants
Maire : M. Turcan Jean-Louis

Lambesc :

7.604 Habitants
Maire : M. Ramond Bernard

Les Pennes-Mirabeau :

19.043 Habitants
Maire : M. Amiel Michel

Le Puy-Sainte-Réparate :

4.813 Habitants
Maire : M. Bertrand Jean-Pierre

Le Tholonet :

2.267 Habitants
Maire : M. Legier Michel

Meyrargues :

3.282 Habitants
Maire : M. Brun Raymond

Meyreuil :

4.408 Habitants
Maire : M. Chazal Laurent

Mimet :

4.151 Habitants
Maire : M. Cristani Georges

Pertuis :

17.833 Habitants
Maire : M. Borel André

Peynier :

2.781 Habitants
Maire : M. Burle Christian

Peyrolles-en-Provence :

3.914 Habitants
Maire : Mme Long Danièle

Puylobier :

1.473 Habitants
Maire : M. Guinieri Frédéric

Rognes :

4.194 Habitants
Maire : M. Pin Jacky

Rousset :

3.617 Habitants
Maire : M. Canal Jean-Louis

Saint-Antonin-sur-Bayon :

165 Habitants
Maire : M. Duperrey Lucien

Saint-Cannat :

4.634 Habitants
Maire : M. Gérard Jacky

Saint-Estève-Janson :

302 Habitants
Maire : M. Dufour Jean-Pierre

Saint-Marc-Jaumegarde :

1.078 Habitants
Maire : M. Martin Régis

Saint-Paul-Lez-Durance :

790 Habitants
Maire : M. Pizot Roger

Simiane-Collongue :

5.272 Habitants
Maire : Mme Petri Odile

Trets :

9.312 Habitants
Maire : M. Tassy Roger

Vauvenargues :

729 Habitants
Maire : M. De Barbarin Christian

Venelles :

7.537 Habitants
Maire : M. Saez Jean-Pierre

Ventabren :

4.552 Habitants
Maire : M. Filippi Claude

Vitrolles :

36.784 Habitants
Maire : M. Obino Guy



DÉMARCHE

Cadre légal

Méthodologie

Acteurs

Concertation

Autres
procédures

DIAGNOSTIC

Déplacements

Territoire

Environnement

Perspectives
territoriales

Perspectives
de mobilité

Concertation

SCÉNARIOS

Invariants

Scénario 1
"urgence"

Scénario 2
"rattrapage"

Scénario 3
"accélération"

Ossature projet

Concertation

PROJET

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire

Priorité 2
Transports
en commun

Priorité 3
Stationnement

Priorité 4
Circulation
automobile

Priorité 5
Vélo

Priorité 6
Marche à pied

Priorité 7
Livraisons de
marchandises

Priorité 8
Sécurité des
déplacements

Priorité 9
Environnement

Priorité 10
Comportements
& usages

IMPACT

Parts modales

Environnement

Coûts



DÉMARCHE



Les 7 objectifs de la loi SRU

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix a engagé la réalisation de son Plan de Déplacements Urbains dans le courant de l'année 2002. Ce PDU communautaire, élargi à son bassin de compétence, fait suite à un premier PDU que la ville d'Aix, alors Autorité Organisatrice des Transports Urbains (A.O.T.U), a réalisé au plan technique en 1999.

Il est élaboré en conformité avec les dispositions de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (L.A.U.R.E.) de 1996 et de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.) de 2000.

A un niveau plus local, le PDU du Pays d'Aix doit aussi respecter impérativement le **Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)** PACA (approuvé le ...), la **Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)** des Bouches du Rhône (en cours d'élaboration) et le futur **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** du Pays d'Aix (dont le périmètre n'a pas encore été arrêté).

Il doit ainsi en respecter les principaux objectifs

la diminution du trafic automobile,

le développement des transports collectifs
et des moyens de déplacement économes et les moins polluants,
notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,

l'aménagement et l'exploitation
du réseau principal d'agglomération,

l'organisation du stationnement sur le domaine public,
notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers,

le transport
et la livraison des marchandises,

la sécurité des déplacements,

la tarification
et la billettique intégrées.



Le PDU, c'est :



● Un nouveau système de déplacements

Ainsi, le PDU vise à promouvoir un nouveau système de déplacements, en rééquilibrant tous les modes, au service de l'organisation actuelle du territoire (le traitement des dysfonctionnements) et future (les anticipations à projeter).

● Des coups partis à intégrer

Pour autant, bien qu'innovante, la démarche de PDU doit aussi intégrer "ce qui se fait déjà" dans le territoire.

"Ni la CPA, ni ses partenaires n'ont attendu le PDU pour agir en faveur du développement des transports en commun".



● Une vision globale

Le PDU permet de "fixer un cap et une règle" pour sortir d'une logique sectorielle des réalisations, des actions, des aménagements, pour offrir un système global aux populations et aux acteurs du territoire.



● Une programmation sur 10 ans

Enfin, le PDU constitue aussi "un affichage" clair et ambitieux en direction des partenaires, des populations et, au-delà des nouveaux systèmes qu'il cherche à promouvoir, il se traduit concrètement par un plan / programme à court, moyen et long termes.

● Un outil de planification urbaine

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, imposant une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements.

Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser le développement harmonieux et maîtrisé du territoire et l'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux





4 étapes d'élaboration du projet

Le principe général d'élaboration des PDU a été fixé par la loi.

Il s'établit en différentes étapes dans le cadre d'une démarche chronologique abordant collégialement les données quantitatives et les réflexions prospectives.

Après avoir réalisé **un diagnostic** sur la situation des déplacements dans l'agglomération, **plusieurs scénarios** sur l'évolution des déplacements dans l'avenir sont réalisés.

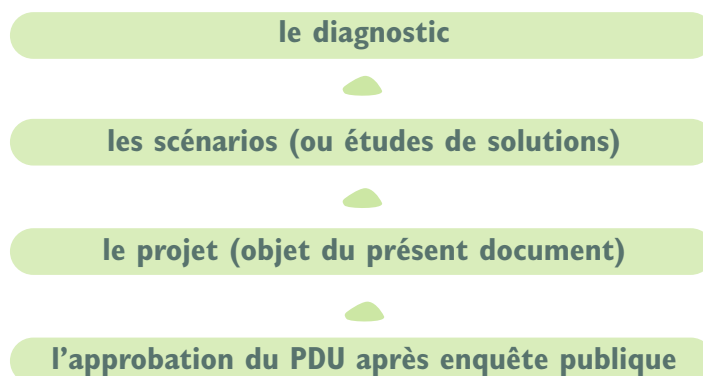
L'Autorité Organisatrice de Transport choisit l'un de ces scénarios puis finalise **le projet de PDU** avant de l'"arrêter" par délibération.

La **concertation préalable** peut alors commencer, dans une première phase avec les personnes publiques concernées, puis avec la population via une enquête publique.

A son terme, et après modification du PDU, l'Autorité Organisatrice de Transport approuvera définitivement le PDU.

De facto, tout au long des différentes étapes du PDU, une intense concertation avec la population se développe pour lui permettre de s'exprimer sur les orientations proposées.

**En terme de méthode,
le PDU du Pays d'Aix est élaboré selon 4 phases successives :**



Un calendrier volontariste

Diagnostic : septembre ▷ décembre 2002

Scénarios : janvier ▷ avril 2003

Élaboration du projet : avril ▷ juillet 2003

Consultation des collectivités publiques : septembre ▷ novembre 2003

Concertation préalable : septembre ▷ décembre 2003

Enquête et approbation : janvier ▷ mars 2004

Les acteurs du projet

Une réflexion collégiale

Le PDU mobilise l'ensemble des acteurs concernés par les déplacements et le développement durable dans la CPA. **Il est le fruit d'une réflexion collégiale et d'une démarche constructive de concertation.**

La mise en place d'une nouvelle organisation des déplacements conduit dans un même temps à définir des principes d'aménagement du territoire. A ce titre, l'équipe en charge du dossier a proposé aux élus de mettre en synergie un large réseau d'experts, contribuant ainsi à l'émergence d'une vision globale et transversale.

Une démarche encadrée

Comité de Pilotage (élus de la CPA, des collectivités territoriales, des AOTU adjacentes et de l'Etat), Comité Technique (techniciens des organismes représentés au Comité de Pilotage et l'Atelier de l'Environnement qui regroupe une soixantaine d'associations), Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA), bureaux d'études, assistants à la concertation et agence de communication ont ainsi été **mobilisés et mis en synergie** afin de garantir la réussite du PDU.

● Le Comité de Pilotage

Le comité de Pilotage **oriente l'étude, définit les objectifs ainsi que les principes d'actions.** Il valide le résultat et le soumet à la CPA. Ce comité, présidé par le Vice-Président délégué aux Transports et aux réseaux routiers, est constitué des élus de la CPA, du Préfet de Région, des présidents des AOTU adjacentes, de l'AUPA (Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix) ainsi que des représentants des Départements concernés, de la Région et de l'Etat. (voir annexe)

● Le Comité Technique et le Comité Technique Elargi

Le Comité Technique et le Comité Technique Elargi préparent le **pré-diagnostic, le diagnostic, les scénarii possibles et le projet.** Ils sont composés de techniciens, de bureaux d'études, des directions de la CPA et des services de l'Etat.

Le Comité Technique regroupe les techniciens des organismes représentés au Comité de Pilotage et l'Atelier de l'Environnement qui regroupe une soixantaine d'associations. (voir annexe)



La concertation partout, pour tous et avec tous

La création des ateliers de concertation

La création des ateliers de concertation procède de la volonté d'associer tous les acteurs à l'élaboration du PDU, avec une représentativité de tout le territoire de la CPA. Ils ont mobilisé plus de 150 personnes :

- **Professionnels** : groupements d'entreprises, d'industriels et de commerçants...
- **Associations** : protection de la nature, parents d'élèves, étudiants...
- **Représentants des usagers** de tous les modes de déplacements : automobilistes, motards, cyclistes, personnes à mobilité réduite...
- **Institutionnels** : gendarmerie, polices municipales et nationale, pompiers, ADEME, services déconcentrés de l'Etat, Education nationale, collectivités territoriales...

L'élaboration d'un PDU se faisant par phases thématiques successives, le rôle et la forme des ateliers de concertation ont évolué à chaque étape, en accord avec les participants. Ces derniers furent ainsi les acteurs directs du rendu de chaque phase aux élus et les co-décideurs du mode de concertation approprié.

La Communauté du Pays d'Aix a choisi de placer la concertation au cœur de l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains : "agir ensemble, agir pour tous" afin de nourrir les études et d'éclairer la décision des élus.

Elle constitue une plate-forme de dialogue et d'échanges qui influe directement sur le choix des solutions recherchées.





Une organisation qui suit l'évolution du projet

● 10 ateliers thématiques pour le diagnostic

Les participants à la phase "Diagnostic" furent répartis en dix Ateliers en fonction de leur secteur d'activité associative ou professionnelle. Ils furent invités à poser les problèmes qu'ils rencontrent, à localiser et à hiérarchiser leurs attentes.

Atelier 1 : zones d'activités et zones commerciales

Atelier 2 : commerces et centre-ville

Atelier 3 : livraisons de marchandises

Atelier 4 : modes doux (vélo, marche à pied, rollers...)

Atelier 5 : environnement

Atelier 6 : transports scolaires

Atelier 7 : universités

Atelier 8 : sécurité routière

Atelier 9 : taxis

Atelier 10 : transports collectifs

● Des réflexions transversales pour les scénarios

Dans la phase de “Scénarios / Recherche de solutions”, des fiches-Opération ont été élaborées, pour enrichir concrètement le contenu du futur PDU.

Pour y parvenir, les membres des Ateliers furent redistribués de manière transversale en sept Groupes de travail thématiques.



- Groupe A : intermodalité
- Groupe B : fonctionnement des centres-villes
- Groupe C : développement des modes doux
- Groupe D : urbanisation et préservation de l'environnement
- Groupe E : citoyenneté de la mobilité
- Groupe F : développement des transports collectifs
- Groupe G : amélioration des grandes infrastructures

● Un débat sur les orientations stratégiques pour le projet

Pour la troisième phase, consacrée au “Projet”, la mission dévolue à la concertation fut de débattre sur les orientations stratégiques ainsi que sur le contenu concret du projet en participant à la hiérarchisation des priorités qui y sont associées. Ce double objectif s’est traduit par deux types de rendez-vous.

Un forum de la concertation

Il servit de cadre pour un débat collectif sur les orientations stratégiques issues du Comité de pilotage du 9 avril. Sans confondre lieu de débat et lieu de décision, ce forum fut le moyen **d’informer les participants de l’avancement de la réflexion des élus** en amont du vote en Conseil Communautaire.

Cet aller-retour entre les participants d’une part, les techniciens de la CPA et les bureaux d’études d’autre part, était surtout l’occasion de recenser les actions proposées par les groupes de travail et intégrées au sein du projet de PDU, de justifier les choix et de discuter de leur mise en œuvre (coûts, maîtrise d’ouvrage, etc.).

Une réunion de lancement du “Suivi citoyen” du PDU

Elle rassembla les représentants des associations et les techniciens. Elle permit de définir collectivement les critères et indicateurs sur lesquels se fondera le suivi qualitatif et quantitatif de la mise en œuvre du PDU.

Un tableau de bord a ainsi été élaboré, permettant son **évaluation en continu par les participants à la concertation**, témoins de la pertinence et de la cohérence du projet au regard du diagnostic puis garants de son bon avancement dans le respect des objectifs qui lui ont été assignés.

Les autres procédures en cours

Le Projet d'Agglomération

Conduite en parallèle du PDU, la démarche de Projet d'Agglomération qu'a engagée la CPA dans le cadre de la Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (L.O.A.D.D.T.) de 1999 apporte des enseignements utiles sur le Pays d'Aix, son histoire récente et ses perspectives de développement.

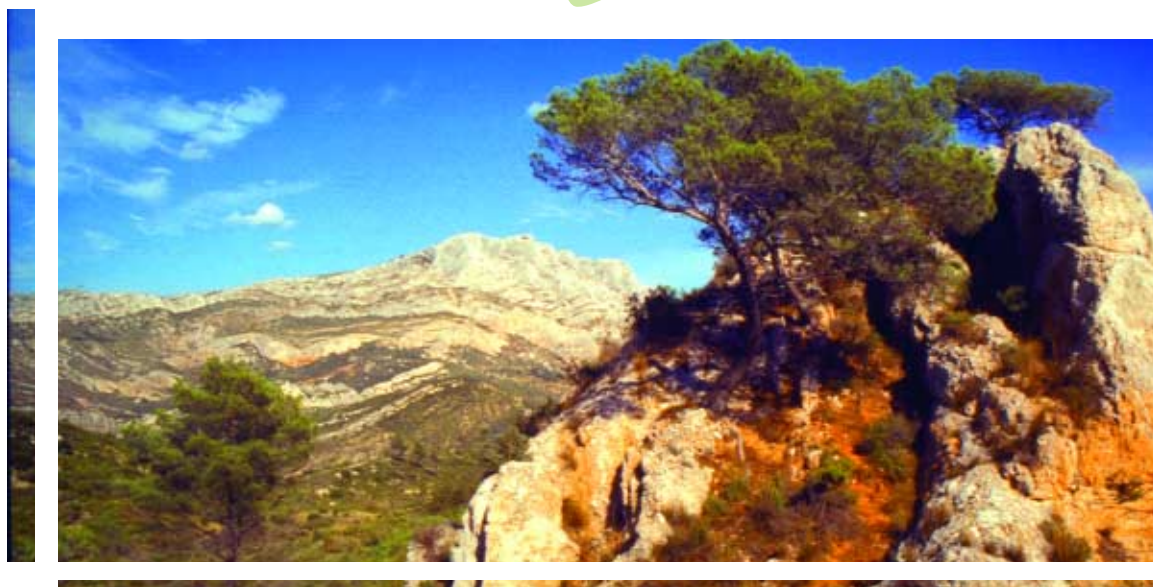
La LOADDT a offert en 1999 aux agglomérations de plus de 50 000 habitants la possibilité de développer des Projets d'Agglomération qui, validés, donneront lieu à des Contrats d'Agglomération.

Ces projets constituent en fait une expression prospective politique et prennent la forme de documents de référence qui définissent pour les 15 prochaines années, les choix stratégiques de l'agglomération (à commencer par ceux qui seront à inscrire dans le cadre du volet territorial du CPER pour la période 2003-2006).

Elle témoigne aussi des attentes des acteurs du territoire quant à son organisation et son système de déplacements.

Le Pays d'Aix a connu un développement démographique et économique exceptionnel depuis 20 ans. Appuyé sur une forte attractivité, ce développement continue de se confirmer aujourd'hui par des projets importants d'investissement économique, dans la microélectronique et dans l'industrie nucléaire.

Pour autant, cette attractivité du territoire se trouve aussi menacée par les effets d'un développement trop souvent mal maîtrisé comme en témoignent la congestion des espaces réservés aux activités, la bulle spéculative dans le domaine immobilier, les menaces environnementales, les spécialisations sociales et spatiales.



● La maîtrise du développement

Dans ces conditions, les bases économiques du territoire semblent encore fragiles et deux hypothèses prospectives ont logiquement été écartées par la Communauté d'Agglomération et ses communes membres :

- **“le laisser-faire”** qui aurait consisté à n'intervenir qu'à la marge, en laissant les choses suivre leur cours, selon une logique qui, jusqu'à présent, n'a pas trop mal réussi à la CPA mais qui, à moyen et long termes, aurait été insuffisamment “durable”,
- **“la pause”** qui aurait consisté, face aux risques de surchauffe foncière et d'éviction sociale, à freiner volontairement le développement économique du territoire mais n'aurait pas permis de prendre en compte les projets engagés et aurait pu engendrer une régression du territoire.



Ces deux formules ont été d'autant plus repoussées que “le modèle aixois” est apparu comme fortement ancré dans une logique métropolitaine caractérisée par des spécialisations et des interdépendances entre ses différentes composantes.

Dans ce contexte, la Projet d'Agglomération de la CPA propose de construire le Pays d'Aix comme :

Une communauté...

Il s'agit de renforcer les leviers qui valorisent la diversité du territoire et en renforcent la cohésion (cohérence territoriale et cohésion sociale); leviers particulièrement pertinents pour “un jeune territoire” qui s'est récemment étendu à 34 communes et poursuit un objectif de développement durable.

...dans la métropole.

Il s'agit d'affirmer la vocation du Pays d'Aix à participer solidairement de la construction d'une région urbaine marseillaise multipolaire ; Aix ayant largement profité de sa situation exceptionnelle et de son image alors même que “cette rente de situation risque de ne pas durer”. Même si les bassins d'emplois d'Aix et de Marseille restent relativement distincts, ils s'imbriquent de plus en plus comme en témoigne l'accroissement des échanges domicile - travail notamment avec le sud de la CPA (zones commerciales, pôles d'activités) alors même que cet ensemble urbain souffre de réels dysfonctionnements comme dans le domaine des transports.



La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13)

Introduites dans le Droit de l'Urbanisme avec la LOADT de 1995 et modifiées par la LOADDT de 1999, les Directives Territoriales d'Aménagement fixent :

- les orientations de l'Etat en matière d'**aménagement du territoire** et d'équilibre entre développement, protection et mise en valeur des territoires (transports et équipements notamment),
- les principaux objectifs de l'Etat en matière de **localisation des grandes infrastructures** de transport et des grands équipements,
- les principaux objectifs de l'Etat en matière de **préservation des espaces naturels**, des sites et des paysages.

Elles peuvent aussi préciser les modalités d'application des Lois Montagne et Littoral.

● Le PDU compatible avec la DTA

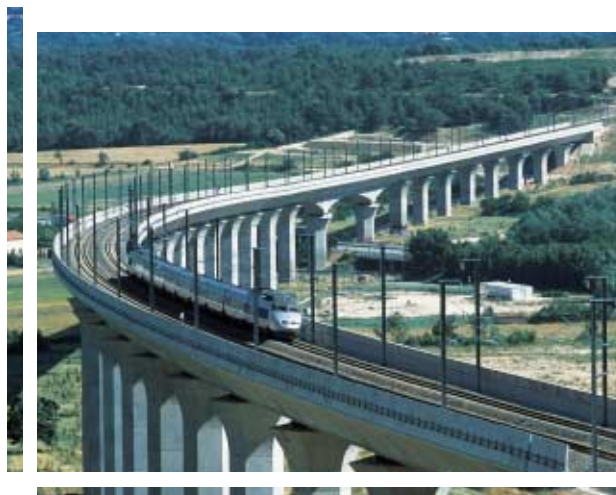
A l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, cette procédure associe les Régions, Départements, les intercommunalités et les communes de plus de 2000 habitants.

Approuvées par décret en Conseil d'Etat, elles s'imposent aux documents d'urbanisme inférieurs, et naturellement aux PDU.

L'Aire Métropolitaine Marseillaise étant concernée par une DTA en cours de réalisation, le PDU d'Aix devra nécessairement être compatible avec la DTA des Bouches-du-Rhône. C'est en sens que les premières orientations fixées dans ce document doivent être considérées.

A ce stade, on en retiendra pour l'essentiel les objectifs généraux qui visent à :

- Considérer que le défi des transports-déplacements, "C'est l'enjeu central des Bouches-du-Rhône, c'est l'enjeu fondamental de l'aire métropolitaine."
- Organiser l'espace au service du fonctionnement de l'aire métropolitaine avec deux priorités : la promotion de sa fonction internationale et de sa vocation méditerranéenne d'une part, la valorisation de territoires stratégiques au sein d'un ensemble multipolaire d'autre part ;
- Améliorer le fonctionnement global de l'aire métropolitaine marseillaise dans les champs de l'habitat, des transports collectifs, des activités commerciales et des universités ;
- Préserver la qualité de l'environnement en édictant des prescriptions de protection-valorisation pour les espaces naturels, agricoles et forestiers.





Précisément pour ce qui concerne le Pays d'Aix et sa politique des déplacements, la DTA expose les principaux éléments suivants :

A propos de la continuité autoroutière, il s'agira :

- de dissocier les flux : "À Aix, l'A8 et l'A51 assurent simultanément des trafics de transit, d'échanges et internes : nuisances phoniques, coupures urbaines, congestion croissante. Le mode VP assure plus de 90 % des mobilités correspondantes. Ce partage modal déséquilibré est le fruit d'un retard de plus de 20 ans dans le domaine des TC. La continuité autoroutière Est-Ouest sera effective si l'on permet une claire dissociation entre les trafics locaux et de transit et donc une meilleure hiérarchisation des différents flux" ;
- d'offrir une offre alternative crédible : "Pour Aix, l'amélioration de la continuité Est-Ouest suppose la réduction des trafics de transit. Celle-ci ne pourra être atteinte que par la constitution d'une offre locale de TC (RER, TCSP) réellement alternative aux déplacements routiers individuels, et par l'amélioration des dessertes routières départementales au Sud".
- de préserver l'avenir : "Le principe d'un éventuel contournement ne pourra être décidé qu'après la mise en œuvre de cette politique volontariste en matière de TC et la mesure des effets de celle-ci. Dans cette optique, il convient de préserver l'avenir et de conduire, en parallèle, les réflexions et actions indispensables à la maîtrise de l'urbanisation afin de ne pas rendre impossible la réalisation de cet éventuel contournement".

A propos de la desserte de l'aéroport,

"Le système aéroportuaire : troisième aéroport national avec 6,5 millions de passagers, Marseille Provence pourrait atteindre 12 millions de passagers en 2015. La préservation du potentiel de développement de l'aéroport de Marseille-Provence passe par les mesures suivantes :

- garantir le développement de la capacité de l'aéroport : réaliser la reconstruction de la piste n° 2, maîtriser le développement de l'urbanisation ;
- améliorer les accès terrestres à l'aéroport : mise en place de système de TC depuis les 3 pôles principaux de l'AMM incluant la gare TGV ;

A propos des liaisons TC, il s'agira :

- d'assurer "le maillage des grandes métropoles du grand Sud, afin de contribuer au renforcement des relations inter cités sur l'arc méditerranéen ;
- de développer "le système de TC ferrés (pour) desservir l'ensemble des polarités centres urbains, pôles d'emploi (Les Milles, Vitrolles, Plan de Campagne), l'aéroport de Marseille Provence, les universités et les pôles technologiques" ;
- de réaliser "des pôles d'échanges prioritaires urbains (Aix gare centre ville) et périurbains (Plan de Campagne, Est de l'étang de Berre, Aubagne Est, Aix les Milles, Aix TGV (bus/TGV)".

Le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.)

Le PLH de la CPA a été engagé parallèlement au PDU.

Il est conduit en deux phases successives :

- un temps de connaissance partagée (le diagnostic) ;
- un temps d'élaboration proprement dite du projet de PLH (orientations, programme, modalités de mise en œuvre et de suivi).

● Les objectifs du PLH

Le P.L.H. vise plusieurs objectifs, cohérents avec ceux du Projet d'Agglomération :

- une réponse prospective aux besoins diversifiés en logement,
- une diversité sociale des fonctions des communes et des quartiers,
- le droit au logement,
- la lutte contre les exclusions,
- l'accès aux équipements.

● Les principaux enseignements du diagnostic PLH

A ce stade, la première phase de diagnostic a permis d'apporter un certain nombre de constats sur le Pays d'Aix dont on retiendra en conclusion que la situation aixoise est en voie de blocage avec :

- des rythmes de construction en baisse,
- une rareté et des prix du foncier qui obèrent la production de logements pour petits et moyens budgets,
- des coûts de construction à la hausse.

Sur l'ensemble de la Communauté, l'offre locative sociale et privée est effectivement insuffisante et très inégalement répartie, les prix des loyers privés sont trop élevés et décalés par rapport à la qualité des logements, à la solvabilité des demandeurs, l'offre en "accession" neuve est trop faible et très chère et on note des sur-cotes à la revente.

Cette sur-valorisation semble totalement décalée par rapport à la solvabilité moyenne (avec une certaine captivité des catégories modestes et moyennes). Enfin, le Pays d'Aix doit faire face à des difficultés particulières pour les jeunes et jeunes actifs, pour les plus modestes et les plus démunis.

● Les axes de développement

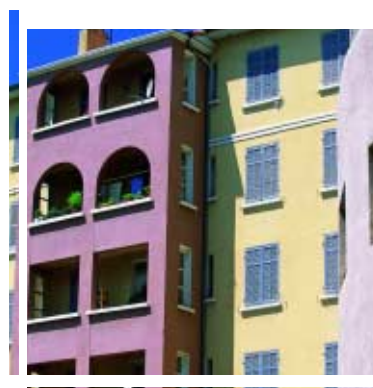
Dans ces conditions, le PLH devra chercher à développer :

- prioritairement une offre sur les chaînons les plus manquants (le locatif et accession correspondant à des budgets modestes et moyens) ;
- des solutions adaptées aux besoins spécifiques.

Et ce d'autant que les perspectives d'évolution démographique selon l'INSEE laissent entrevoir une croissance poursuivie même si elle continuerait à se tasser :

- les soldes naturels restent élevés au moins jusqu'en 2010-2015 (ce qui induira des besoins de décohabitation),
- le vieillissement s'accroît à partir de 2020,
- la taille moyenne des ménages continue à décroître.

Les perspectives d'évolution des besoins en logement conduiraient à environ 2000 réalisations par an jusqu'en 2010.



Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres
procédures

► Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives
territoriales
Perspectives
de mobilité
Concertation

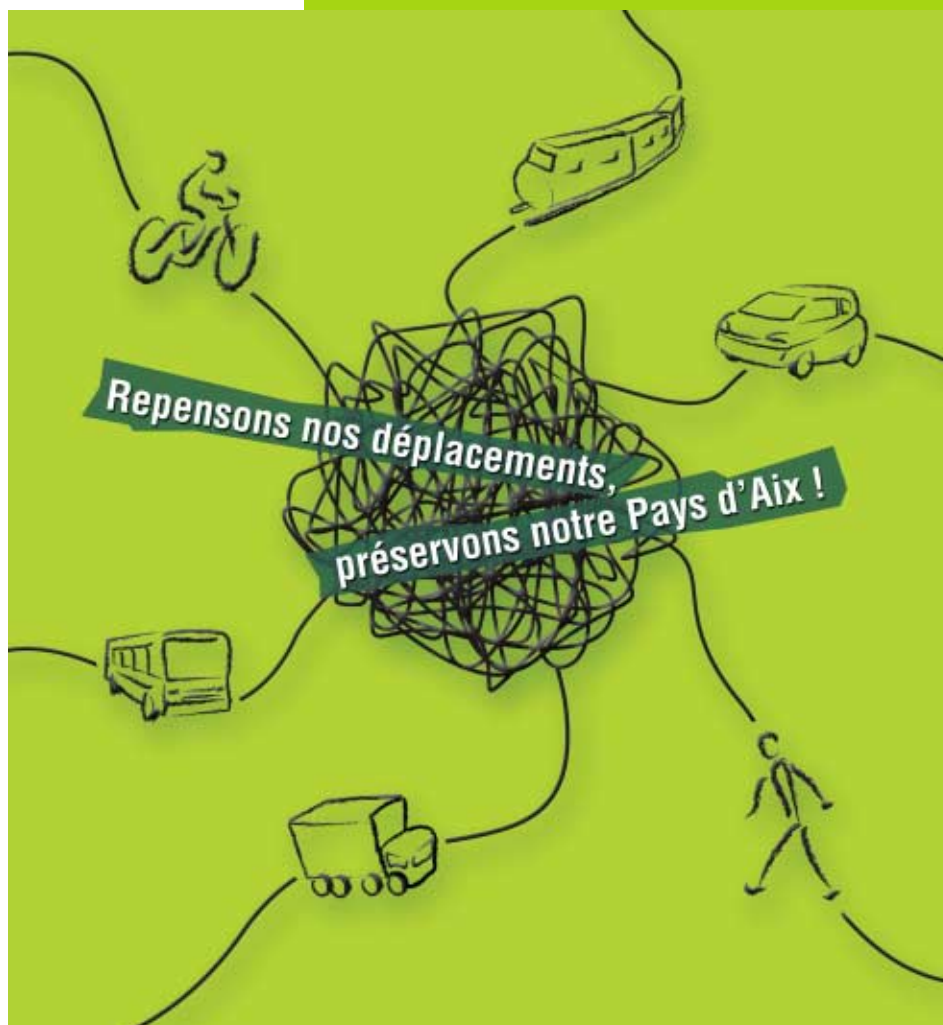
Invariants
Scénario 1
"urgence"
Scénario 2
"rattrapage"
Scénario 3
"accélération"
Ossature projet
Concertation

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire
Priorité 2
Transports
en commun
Priorité 3
Stationnement
Priorité 4
Circulation
automobile
Priorité 5
Vélo
Priorité 6
Marche à pied
Priorité 7
Livraisons de
marchandises
Priorité 8
Sécurité des
déplacements
Priorité 9
Environnement
Priorité 10
Comportements
& usages

Parts modales
Environnement
Coûts

Le PDU de la CPA est un PDU "de la génération SRU".
A ce titre, outre son objectif principal de diminution des trafics automobiles, il vise aussi à organiser la ville et les territoires à partir d'un croisement entre systèmes de déplacements, urbanisme et aménagement du territoire.

Dans ces conditions, et même si le territoire considéré n'est pas couvert par un SCOT, le PDU doit s'appuyer sur une double prospective : territoires et réseaux.



Si rien n'est fait
la qualité de vie du Pays d'Aix
se dégradera inexorablement

Les principaux enseignements du diagnostic présentés ici sont issus :

- d'une note de synthèse réalisée par l'AUPA,
- des principaux résultats de la démarche de concertation et des ateliers thématiques mis en place par la CPA.

L'état des lieux des déplacements

“La fin de l'état de grâce”

Le diagnostic des différents systèmes de déplacements du Pays d'Aix a mis en évidence de réels atouts mais aussi des handicaps très préoccupants.

Un aménagement du territoire générant des déplacements motorisés

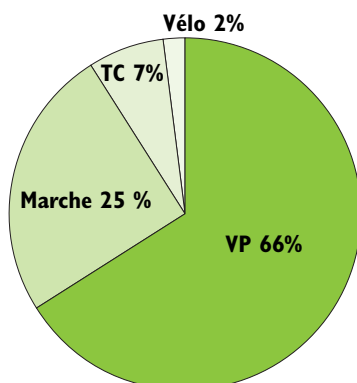
A l'intérieur du Pays d'Aix, la moitié des déplacements sont liés à Aix, les échanges entre les différents territoires étant encore relativement faibles. En l'absence d'une planification de l'aménagement du territoire servie par une organisation des déplacements maîtrisée, et en l'absence d'une offre de transports alternative à la voiture, la forte croissance des déplacements mécanisés se traduit par toujours plus de congestions.

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.

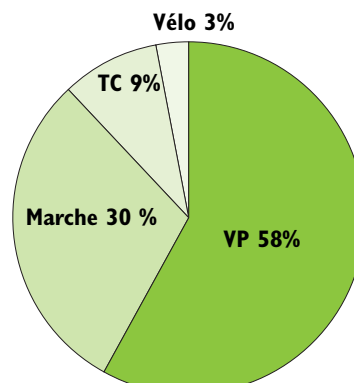
Une omniprésence de la Voiture Particulière (VP) avec un réseau routier mal hiérarchisé

Sur 1 million de déplacements quotidiens, l'automobile, est la “reine des déplacements” (66% des parts de marché contre 58% à l'échelle de l'AMM), la marche à pied est en recul avec 25% (contre 30%) et les Transports en Commun sont “en retard” (7% contre 9%).

Les parts modales dans la CPA



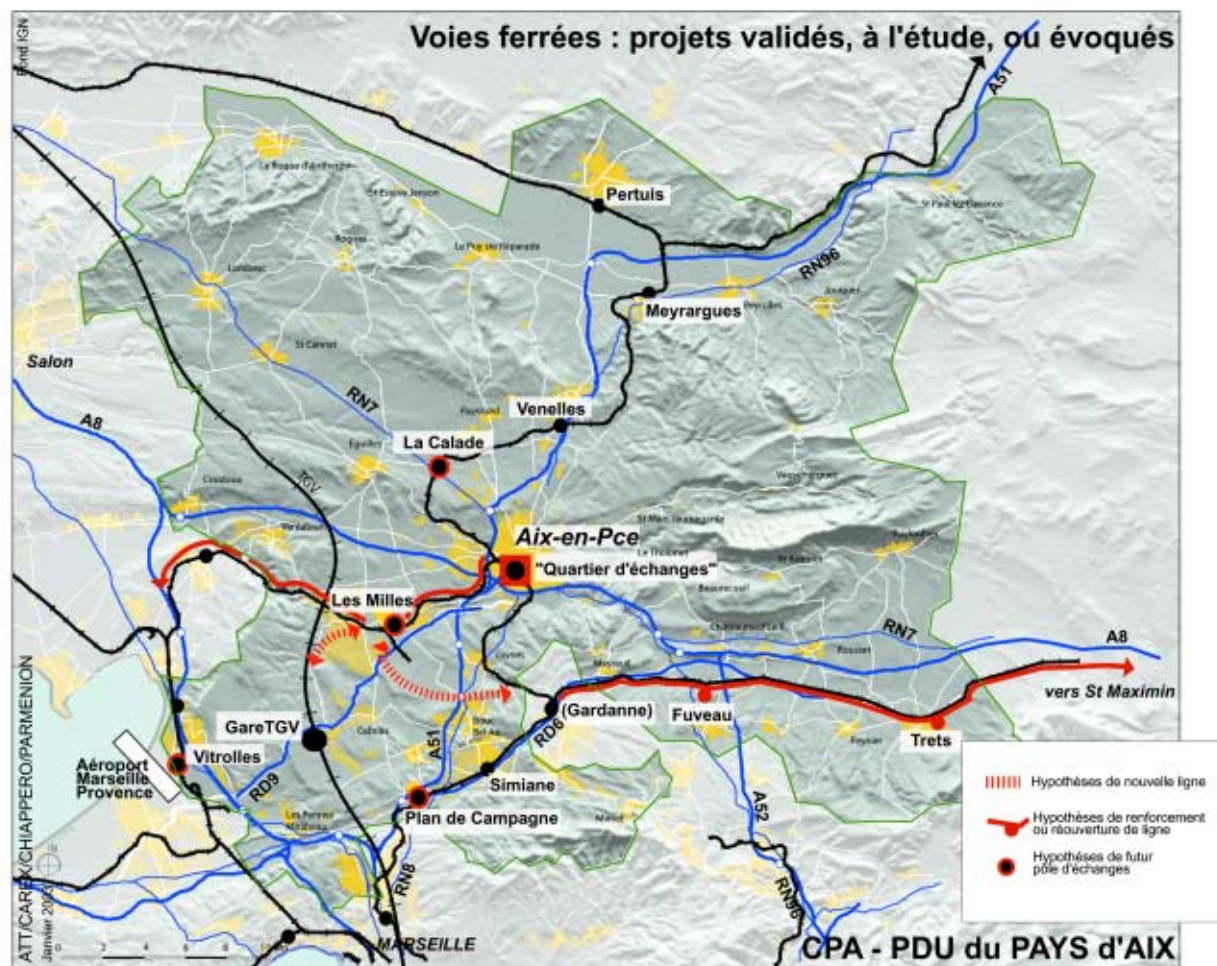
Les parts modales dans l'AMM



Si l'on exclut la marche à pied, mode de déplacement réservé à de courtes distances, c'est la voiture qui capte l'essentiel de la croissance des déplacements en Pays d'Aix. Sa part de marché dans les déplacements mécanisés est écrasante (89%) alors que les capacités du réseau routier à absorber la croissance du trafic sont épuisées. Les points de blocages de plus en plus nombreux et sur des durées de plus en plus longues.

Des Transports en Commun (TC) inadaptés au territoire et trop chers

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 que ce réseau traverse tous les secteurs en développement.

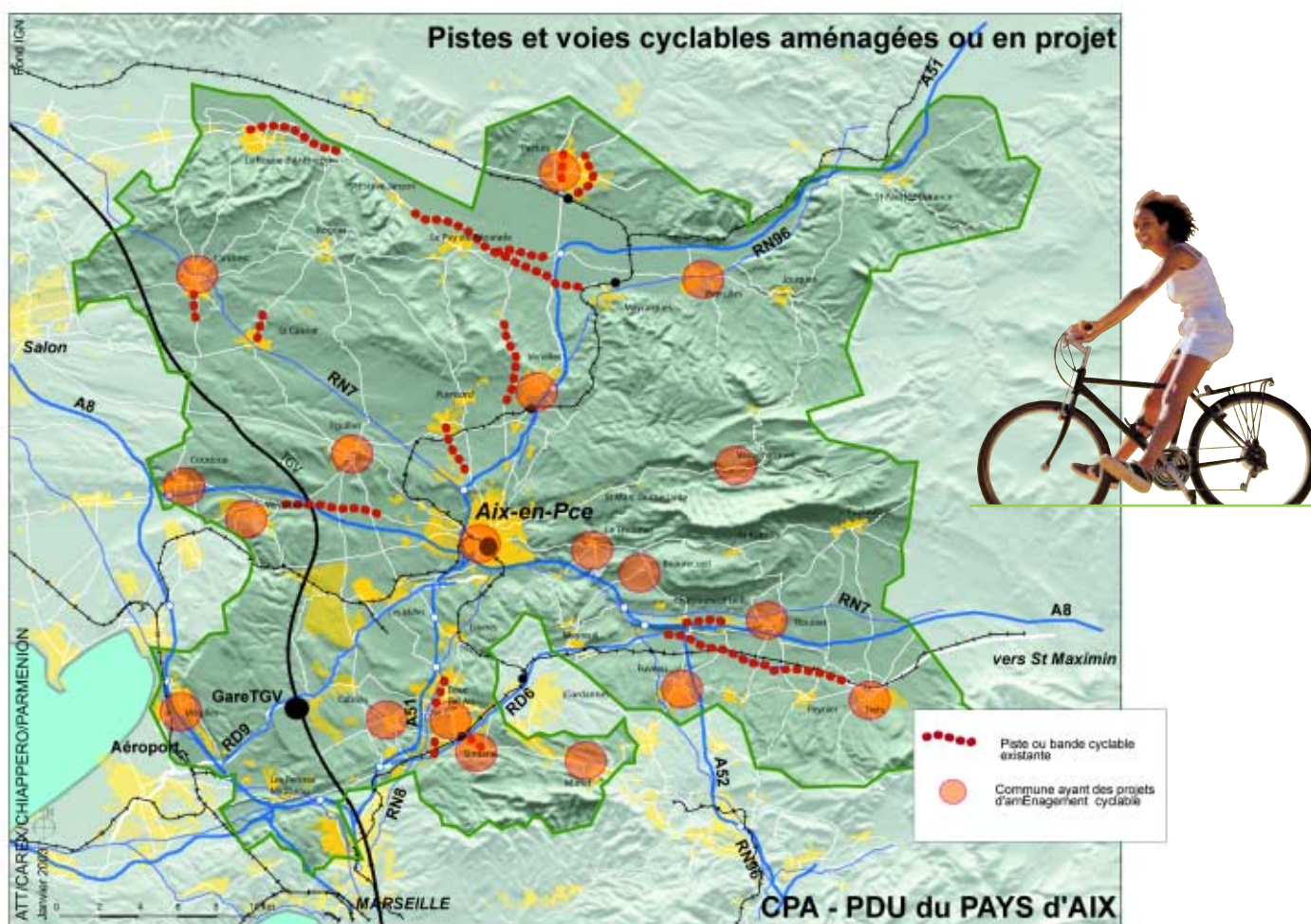


Avec quelques 12 000 voyageurs et 800 mouvements d'autocars quotidiens, la gare routière d'Aix-en-Provence est la première du département des Bouches-du-Rhône. L'offre de service des réseaux de bus apparaît globalement homogène sur Aix, Vitrolles et les Pennes. Elle est relativement disparate sur les communes à plus faible densité de population.

La nécessité d'améliorer le fonctionnement des centres-villes au profit des piétons et des cyclistes

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'utilisateurs. 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.



Une offre et politique de stationnement inadaptées

La principale clef pour inciter au report du trafic automobile sur les autres modes de déplacements 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 majoritairement la politique de stationnement qui détermine les flux automobiles en ville.**

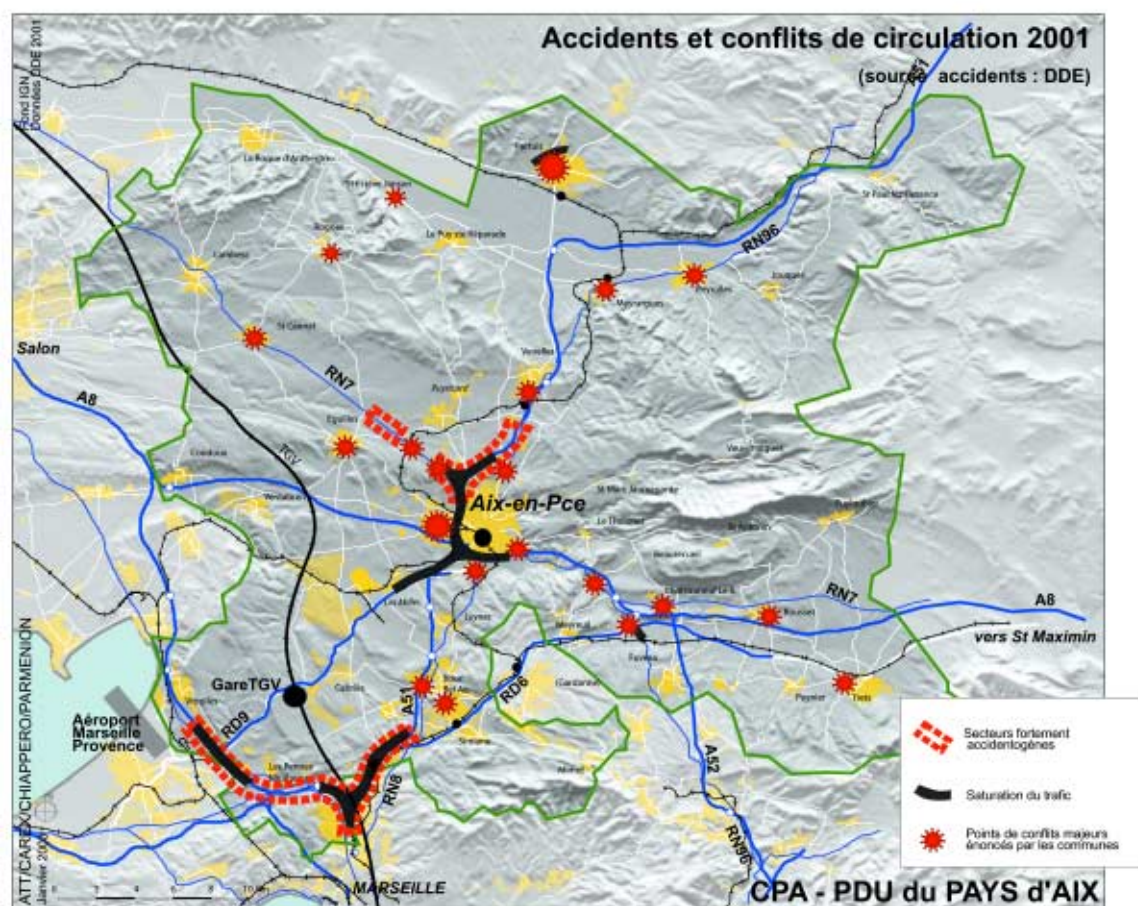
A Aix, cette offre de stationnement est saturée et l'offre de 1 800 places supplémentaires dans l'opération Sextius Mirabeau doit être envisagée selon les types d'utilisateurs (résidents, travail, commerce,...) et en liaison étroite avec le programme de parcs relais. Par ailleurs, dans toutes les villes et villages du Pays d'Aix, l'espace public est envahi par la voiture au détriment de l'homme, de l'habitant, du visiteur, ...

La sécurité des déplacements à améliorer

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, on recense 311 tués, 788 blessés graves et 2000 blessés légers dans la CPA. **La gravité est supérieure pour la CPA** par rapport au département des Bouches-du-Rhône.

L'analyse par secteur révèle une sur densité 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 transports de marchandises constituent trop souvent une nuisance

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.

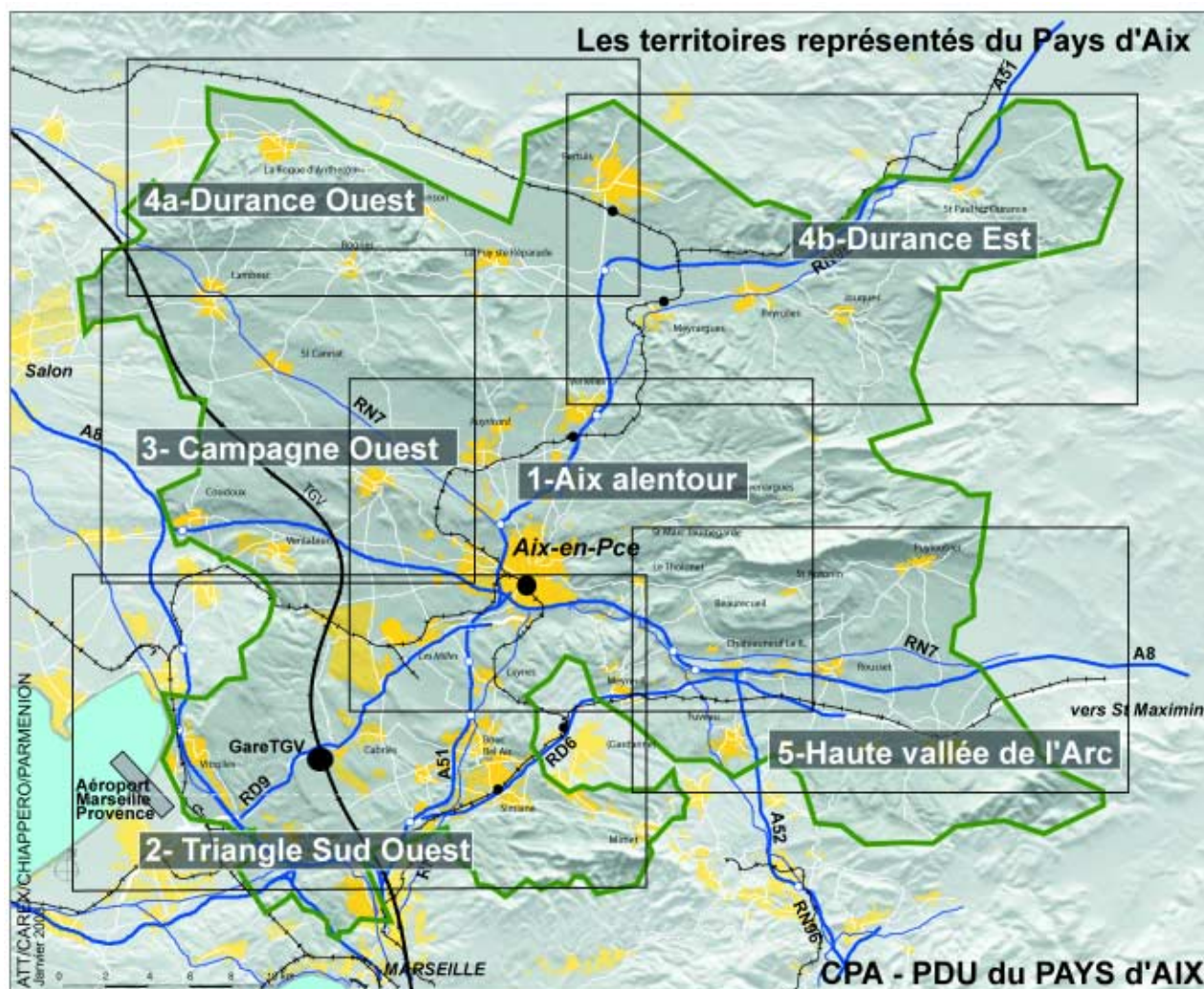
Le rythme hebdomadaire est marqué par une pointe le mardi, et le rythme journalier par une pointe le matin entre 7h00 et 10h30.

Il existe 2 pôles de fret "logistique" à l'échelle du Sud Est : Anjoly puis les Milles.

Il existe 3 pôles commerciaux à desserte autoroutière : La Pioline, Espace Vitrolles et Plan de Campagne.

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 et qui 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 périurbain diffus. Cela entraîne des problématiques de transports croisées de dessertes urbaines, périurbaines et interurbaines, sur lesquelles se superpose le contexte métropolitain.

... à la recherche de son identité ...

Avec la création de la Communauté d'agglomération, la définition de l'identité du Pays d'Aix est devenue essentielle. Le territoire doit définir ce qu'il est pour ne pas être seulement défini "par défaut et par les autres" notamment au sein de l'aire métropolitaine. Par ailleurs, il 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 du PDU, peut efficacement contribuer à la mise en valeur d'une identité du Pays d'Aix prenant en compte le développement durable du territoire et la nouvelle organisation des déplacements en découlant.

... et d'une maîtrise de son développement...

L'attractivité du territoire perturbe son fonctionnement, à l'image du marché du logement qui 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 au-delà, et produisent de longues distances quotidiennes de déplacements, essentiellement 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.

... pour construire un espace 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 de voitures augmente, pour représenter presque un quart des habitants aujourd'hui. Etant données les faiblesses du système de transports collectifs, cela signifie 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.



Un environnement fragilisé

La qualité et le cadre de vie, des valeurs essentielles

La qualité de l'environnement apparaît comme un élément fort du Pays d'Aix. L'identité et l'attractivité du territoire s'appuient largement sur la notion de cadre/qualité de vie. 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 a priori la mauvaise maîtrise de l'urbanisation qui semble aujourd'hui constituer la principale menace. L'urbanisation génère des problèmes d'environnement, perceptibles et vécus au quotidien par les habitants : circulation intense, stationnement gênant, insécurité, pollution, bruit...

La qualité de l'air

Sur le Pays d'Aix, la qualité de l'air se dégrade, principalement à cause du trafic automobile.



Parmi les principaux polluants suivis par Airmaraix et Airfobep, les résultats montrent les tendances suivantes :

- Pour le **polluant "routier" primaire**, le dioxyde d'azote, l'objectif de qualité est dépassé pour la quasi-totalité des sites de mesure de la CPA, même si on perçoit une amélioration de la situation.
- Pour l'ozone, **polluant secondaire** formé sous l'effet du rayonnement solaire, le seuil de recommandation est fréquemment franchi. 39 jours en 2001 alors qu'on en compte seulement 21 dépassements à Marseille et 12 à Toulon. Le seuil d'alerte peut être atteint plusieurs fois chaque été et la situation ne semble pas s'améliorer.

Le bruit

Le bruit est la première préoccupation d'environnement des communes et des populations du Pays d'Aix. Il s'agit essentiellement du bruit des routes, que ce soient des autoroutes, des routes nationales, et de plus en plus des routes départementales, voire des voiries locales.

Il existe un lien direct entre les hausses des trafics et celles des niveaux de bruit.
Les trois quarts des communes de la Communauté sont exposées au bruit routier.

La qualité des espaces publics, des lieux de vie

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 urbaines, du fonctionnement même de la ville et des villages, ainsi qu'une forte entrave à la qualité des cheminements des piétons, des vélos et des personnes à mobilité réduite ou contrainte.



Les perspectives territoriales

En attendant les résultats précis du PLH et les choix d'aménagement du territoire du SCOT du Pays d'Aix, le projet de PDU se fonde sur des perspectives territoriales déduites de données chiffrées (population, emplois...), des perspectives qualitatives d'aménagement du territoire (les espaces d'articulation, la structuration du territoire à partir de pôles relais) et des options développées par le Projet d'Agglomération.



La structure du "Pays d'Aix" (avec 34 communes et une centaine de "quartiers") apparaît à la fois "trop dense", "trop éclatée", "trop grande", "trop périurbaine"...

Dans ces conditions, le Pays d'Aix ne permet pas de massifications "faciles" ou "évidentes" des flux (comme dans d'autres territoires plus ou mieux agglomérés), il suppose plutôt un maillage complexe de pôles à mettre en réseau.

Par ailleurs, le Pays d'Aix peut être appréhendé dans son développement quantitatif à partir de la synthèse des volontés communales exprimées à l'occasion du diagnostic.

Les perspectives démographiques et résidentielles

Dans l'hypothèse d'un taux annuel d'évolution démographique constant (1,1 %/an), le Pays d'Aix (en y associant la commune de Gardanne) accueillera environ 397 000 habitants à l'échéance du PDU en 2010 et pourra compter de 150 000 à 158 000 ménages (soit 18 à 26 000 ménages supplémentaires), selon la taille des ménages retenue à cette échéance (maintien à 2,52 ou baisse à 2,4).

Ces perspectives démographiques évoluent différemment selon les secteurs considérés :

● Dans la vallée de la Durance :

- **46 198 habitants en 2010 (+ 7 492 / + 19%),**

- Une volonté de mettre un frein à la croissance démographique et à l'urbanisation passées,
- Une volonté d'assurer la préservation du caractère villageois et/ou rural des communes,
- 2 communes qui offrent un potentiel en logements neufs et en réhabilitation de logements vacants :

. Pertuis (environ 1 000 logements : 755 logements neufs et 248 logements vacants, à l'horizon 2006/07) et une zone 3NA de 30 hectares au Nord Ouest (ZAC potentielle à l'horizon 2015),

. La Roque d'Anthéron : un fort potentiel d'habitants supplémentaires.

● Dans la campagne Ouest :

- **36 360 habitants en 2010 (+ 5 380 / + 17%)**

- Une priorité : préserver et valoriser le cadre de vie et privilégier le cadre naturel et l'environnement,
- Un objectif : freiner la croissance démographique et résidentielle par la densification des zones urbaines,
- Quelques zones de développement : une zone AU envisagée à Lambesc, 3 ou 4 hectares NA disponibles à St Cannat, des potentialités au Nord de la RD10 à Ventabren.

Cartographie
page 25



**Cartographie
page 25**

● A Aix :

- **144 602 habitants en 2010 (+ 10 380 / + 7%),**
- Une croissance démographique raisonnable (mais une croissance attendue des ménages beaucoup plus forte),
- Une politique de renouvellement du centre ville et de ses périphéries et des villages,
- Une densification de zones NB et l'aménagement d'espaces en continuité de l'existant,
- Un dynamisme immobilier annoncé du fait du renouvellement du parc de logements.

● Dans la campagne Est :

- **15 207 habitants en 2010 (+ 1 400 / + 10%),**
- Une poursuite ralentie de la croissance,
- Pas d'augmentation des populations de manière trop radicale,
- Pas de zones de développement proprement dites, sauf une zone de développement résidentiel au nord de Venelles.

● Dans le secteur Sud Ouest :

- **85 540 habitants (+ 4 254 / + 5,5%),**
- Une poursuite du ralentissement de la croissance démographique,
- Pas de nouvelles zones conséquentes de développement ...à quelques exceptions près.

● Dans la haute Vallée de l'Arc :

- **40 814 habitants en 2010 (+ 7 167 / + 21%),**
- Un frein à la croissance démographique et à l'urbanisation notamment pour des raisons d'équipement (réseaux),
- Des développements d'habitat par densification de l'existant, ou de nouvelles zones à Trets, à Châteauneuf (continuité du hameau de la Cardeline), à Fuveau (création de hameaux).

Les perspectives économiques et d'emploi

La croissance attendue pose la question des objectifs et intentions politiques et leur traduction dans les PLU des communes, alors même que les souhaits exprimés visent à freiner la croissance démographique, à maîtriser l'urbanisation, à mieux structurer les territoires communaux et/ou renforcer et/ou créer des coutures et liens entre quartiers.

Au-delà, cette thématique démographique renvoie essentiellement à celles du type d'urbanisme, de l'aménagement du territoire souhaité et du système de déplacements à promouvoir dans le bassin du Pays d'Aix ; d'autant que le risque de déséquilibre accentué du territoire existe avec la multiplication des projets de développement économique évoqués et dont les principaux sont :

● Dans la vallée de la Durance :

- Confirmation du pôle de Pertuis,
- Commercialisations, extensions, créations de ZA (Peyrolles, Saint Estève, La Roque, Meyrargues et St Paul),
- Projet ITER.

Cartographie
page 25

● Dans la campagne Ouest :

- Commercialisation, extension et/ou création de ZA à Coudoux, Lambesc, St Cannat et Ventabren.

● A Aix :

- Des réserves dans le remplissage des ZA,
- Des projets dans le secteur des Milles et de l'Arbois.

● Dans la campagne Est :

- Remplissage progressif des ZA

● Dans le secteur Sud Ouest :

- Extension de Plan de Campagne, de la ZA à Mimet, des Chabauds, de la ZA des Frênes à Si-miane, création d'un Parc à thèmes et d'un pôle commercial privé à Cabriès.

● Dans la haute Vallée de l'Arc :

- Pépinière d'entreprises, pôle commercial et renforcement du pôle d'activités du Canet Meyreuil, Peynier et Trets- village des marques, projet d'hypermarché et extension de l'entreprise ST Micro Électronique à Rousset



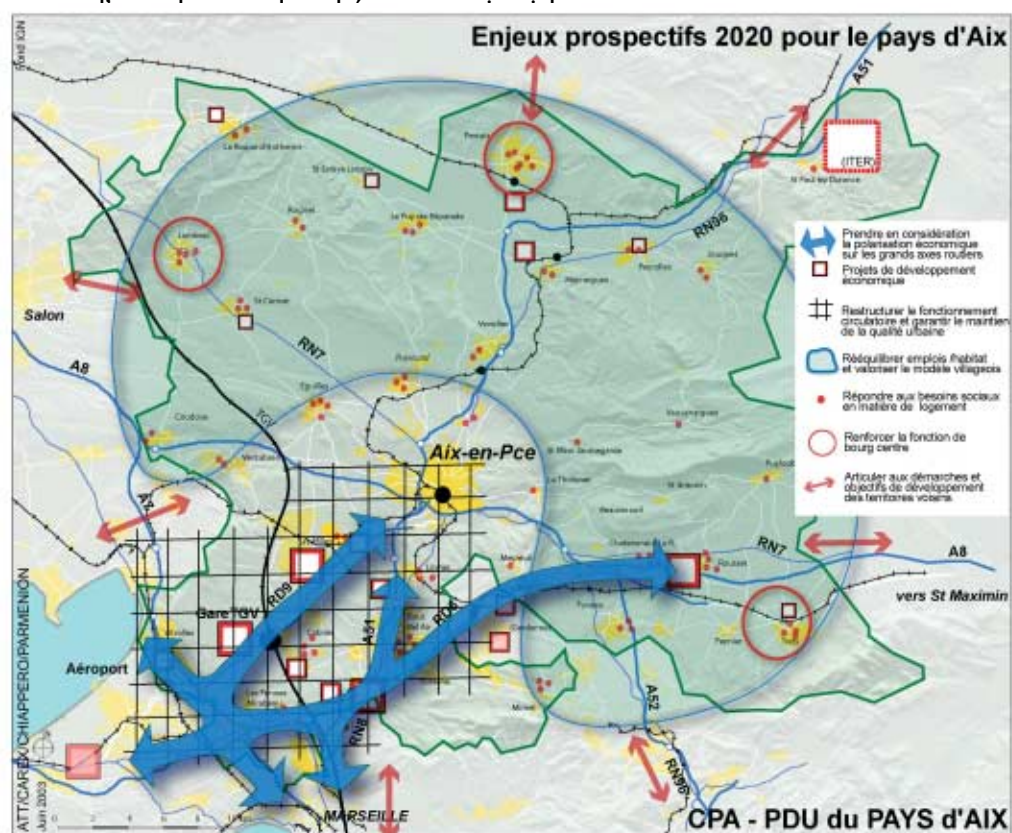
Trois hypothèses d'aménagement et de structuration progressive du territoire

Produite à l'occasion de la Phase Diagnostic, la cartographie présentée ci-après illustre ces perspectives de développement/aménagement du territoire du Pays d'Aix à l'échéance du PDU en 2010/2015.

Dans ces conditions, le projet de PDU est établi à partir de 3 hypothèses :

1. Confortement des tendances à l'œuvre : concentration de l'axe RD9 puis RD6 (le grand couloir est-ouest de l'A8 de l'Etang de Berre-Vitrolles à Trets),
2. Renforcement du développement selon un axe Nord-Sud métropolitain : de Pertuis à Marseille (le couloir de l'A51),
3. Développement rééquilibré et tramé du Pays d'Aix : la constitution de pôles d'équilibre / pôles relais autour d'Aix à mettre en réseau (Lambesc, Pertuis, Trets, Vitrolles...).

Ces orientations successives visent à répondre aux enjeux prospectifs essentiels que le Pays d'Aix aura à relever dans les 10/15 ans à venir en matière d'aménagement et de structuration du territoire.



Une nécessaire vision "métropolitaine" du territoire

Le diagnostic du PDU du Pays d'Aix a mis en évidence le caractère de plus en plus imbriqué des territoires métropolitains et des réseaux.

Il a aussi été rappelé que les projets portés dans les PDU voisins (et pour l'essentiel celui de la Communauté Urbaine de Marseille) auront toute leur influence sur celui du Pays d'Aix, pour des raisons évidentes de continuité des réseaux alors que les déplacements enchaînés sont de plus en plus nombreux.

Ainsi, par exemple, les pôles d'échanges "aixoïses" et le renforcement de la ligne TER entre Aix et Marseille auront tout à gagner :

- de la réalisation d'un tramway marseillais,
- de l'amélioration des services de la RTM,
- de la diffusion et le maillage du réseau urbain marseillais.

Les perspectives de mobilité

Au regard des évolutions récentes enregistrées à la fois sur le Pays d'Aix et sur l'Aire Métropolitaine Marseillaise, on peut s'attendre à une hausse régulière, à la fois, du nombre de déplacements journaliers et de la part des déplacements réalisés en automobile, et surtout, "si rien n'est fait" pour inverser la tendance.

La CPA polarise quotidiennement 1,3 million de déplacements, dont 1 million à l'intérieur du territoire communautaire. La part des déplacements mécanisés est d'environ 73%. Les autres déplacements sont principalement faits à pied (25%) et en 2 roues (2%).

Ce flux de déplacements est destiné à s'accroître de 20%. Cette progression se justifie par les hausses démographiques attendues et par la croissance des flux enregistrés sur les réseaux de l'agglomération.

En définitive, c'est plus de 1,5 million de déplacements qu'il conviendra de gérer journalièrement en 2013.

L'objectif du PDU est d'inverser la hiérarchisation modale actuelle en doublant la part des TC en particulier et au détriment de la voiture particulière.

L'amélioration des déplacements piétons et vélos est envisagée par un "plaisir retrouvé".

Augmenter les parts de marché dans une enveloppe de flux supérieurs c'est une double accélération de l'inversion modale qui est associée au projet.

Cette ambition s'accompagne des projets "coups partis" dans les communes ou en gestation au Contrat de Plan Etat Région : politique de protection des lignes TC dans Aix, doublement de la ligne TERA Aix Marseille, programmation de pôles d'échanges...



Les enseignements de la concertation

A l'automne 2002, le diagnostic du PDU a fait l'objet d'une large concertation en direction des acteurs socioprofessionnels et des associations.

Dix ateliers thématiques ont été constitués. Ils ont permis d'apporter de nombreuses informations, suggestions, axes de réflexion au diagnostic.



Les enseignements par ateliers

Atelier 1 : Zones d'activités et zones commerciales

Le débat a été centré sur les problèmes des salariés : déplacement domicile-travail, stationnement, ... La principale attente en direction de la collectivité qui perçoit le Versement Transport est l'amélioration des dessertes vers les pôles d'emplois.

Atelier 2 : Commerces et centre-ville

Le commerce de centre-ville fait partie de la qualité de la vie. Outre la question de l'offre de places de stationnement, il est évoqué un déficit d'information et de signalétique. Un accord global est nécessaire pour différencier les tarifs de stationnement selon les motifs et dissuader ainsi les salariés de venir en voiture au centre-ville.

Atelier 3 : Livraisons de marchandises

Les véhicules de transport suroccupent l'espace (20% consommé). C'est une source de nuisances à canaliser.

Atelier 4 : Modes doux (vélo, marche à pied, rollers...)

L'offre des transports en commun est dépassée technologiquement et en terme d'organisation. Il n'y a pas de prise en compte de la chaîne de déplacement, notamment du parcours terminal piétonnier aux abords des arrêts.

Atelier 5 : Environnement

Les problèmes de pollutions ont aussi pour origine des zones "extérieures" au Pays d'Aix. L'action de la CPA doit porter sur le multimodalité et pas seulement sur l'amélioration des transports en commun.

Atelier 6 : Transports scolaires

Il faut sécuriser les entrées et sorties des établissements scolaires ainsi que les accès aux arrêts de bus scolaires.

Atelier 7 : Universités

Les cheminements piétonniers entre les différents sites universitaires sont insuffisants. Les problèmes de circulation entre Aix et Marseille sont une gêne pour la vie des Universités (déplacements des étudiants, enseignants, personnels, ...). Il n'existe pas encore de "vision Pays d'Aix" pour l'Université.

Atelier 8 : Sécurité routière

La sécurité routière fait partie de la qualité de la vie.

Atelier 9 : Taxis

Il y a une concurrence entre les taxis du Pays d'Aix et ceux de la ville d'Aix. Les taxis souhaitent une intégration dans le dispositif de transport public.

Atelier 10 : Transports collectifs

Les principaux problèmes concernent l'accessibilité des transports en commun et l'insuffisance des axes lourds métropolitains.

Les idées forces transversales

En synthèse, la tonalité générale des ateliers a permis de dessiner l'identité vécue par les habitants du Pays d'Aix :

- **une qualité de la vie revendiquée, y compris en centre-ville, ...**
- **... mais fragilisée par les déplacements (accessibilité, sécurité, etc.).**

Surtout, la participation active des professionnels et des associations, renforcée par l'esprit profondément constructif qui a prévalu lors des débats en ateliers, illustre bien l'attente de la population envers un Plan de Déplacements Urbains qui protège et renforce cette qualité de vie.

Le Comité de Concertation réuni le 21 novembre 2002, a permis aux correspondants de ces dix ateliers de présenter une synthèse des travaux effectués devant les élus et les bureaux d'études.

Ce fut également l'occasion pour l'ensemble des participants de réitérer leur attachement à la démarche de concertation engagée, unanimement appréciée.

3 idées fortes

En résumé, trois idées fortes, rappelées à l'occasion de ce Comité de Concertation, sont ressorties de la première phase de la concertation :

Peut-on inverser la tendance du "tout automobile" ?

Certains participants en sont convaincus tandis que d'autres s'interrogent encore.

"On voudrait pouvoir marcher !"

La faiblesse des cheminements piétons est critiquée par plusieurs ateliers, que ce soit dans les centres-villes ou villages, devant les écoles, et même en zones d'activités.-

"L'insécurité routière n'est pas un mal nécessaire".

C'est une atteinte à la qualité de vie qui fonde l'identité du Pays d'Aix et contre laquelle il faut lutter. Proximité, sécurité, confort : la notion de "plaisir des déplacements" a été mise en avant par les ateliers de concertation.

Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres
procédures

Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives
territoriales
Perspectives
de mobilité
Concertation

➤ Invariants
Scénario 1
“urgence”
Scénario 2
“rattrapage”
Scénario 3
“accélération”
Ossature projet
Concertation

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire
Priorité 2
Transports
en commun
Priorité 3
Stationnement
Priorité 4
Circulation
automobile
Priorité 5
Vélo
Priorité 6
Marche à pied
Priorité 7
Livraisons de
marchandises
Priorité 8
Sécurité des
déplacements
Priorité 9
Environnement
Priorité 10
Comportements
& usages

Parts modales
Environnement
Coûts

L'élaboration de scénarios d'évolution est une phase pédagogique destinée à définir une stratégie. Les élus de la CPA ont rejeté par avance toute hypothèse du “fil de l'eau”.

Les scénarios comportent donc un tronc commun visant à renverser cette tendance du “tout-automobile”.



Le PDU s'attache à respecter 4 grands principes :

- une accessibilité à garantir au service du bon fonctionnement du territoire ;
- le déplacement comme un plaisir “côté usager”, en sécurisant les déplacements et en améliorant leur confort ;
- un service TC adapté aux besoins ;
- des nuisances à réduire et/ou compenser.

Les éléments invariants des scénarios

Pour apporter des réponses aux enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic du PDU, la méthode des scénarios a été retenue. Ceux-ci ne sont pas contrastés mais cumulatifs, chacun s'adossant au scénario précédent. Ainsi, trois hypothèses complémentaires ont été développées, toutes trois s'appuyant cependant sur des invariants / grandes priorités formant la trame de fond des futures actions à engager du court au long termes.

Les 10 invariants des scénarios

1. La programmation de pôles d'échanges sur le réseau ferré
2. L'amélioration des performances des TC
3. Une nouvelle politique de stationnement et l'aménagement de parcs relais
4. La suppression du transit automobile dans les zones urbaines associée à une politique de traitement des traversées de villes
5. La mise en œuvre d'un plan Vélo pour sécuriser une pratique dangereuse
6. Le traitement des principaux franchissements et axes piétonniers
7. Une meilleure réglementation concernant les livraisons en ville
8. Sécuriser les déplacements automobiles et traitement des principaux points noirs
9. La réduction des nuisances et des pollutions
10. Une campagne de sensibilisation concertation - consultation - éducation - formation des populations

Chaque scénario proposé a permis d'appréhender les opérations aussi bien engagées (cf. "le temps de certitudes") que plus lointaines (cf. "le temps de la prospective métropolitaine").

2004 - 2009 (court terme)

Le temps des certitudes : le futur engagé de la CPA

2009 - 2014 (moyen terme)

Le temps de l'action communautaire : le PDU

Au delà de 2014 (long terme)

Le temps de la prospective métropolitaine : la DTA

Des exercices de prospective territoriale

Par ailleurs, chaque scénario a permis de croiser deux dimensions complémentaires :

PROSPECTIVE TERRITORIALE			
RESEAUX	Fil de l'eau	Fil de l'eau Le territoire tel qu'il est et tel qu'il peut être projeté avec ses incohérences : concentration au sud, rééquilibrage aléatoire au nord, déséquilibre emploi-habitat, périurbanisation renforcée des franges...	Anticipation Un rééquilibrage assuré par des actions de développement économique fortes au nord et un accompagnement "habitat" de la croissance économique.
		Une sur densité au sud du Pays d'Aix et blocage des réseaux "des améliorations à la marge... mais pour combien de temps"	Un blocage du territoire ralenti "des efforts avec des réseaux améliorés... ...mais insuffisants pour provoquer un vrai changement de modèle territoire / réseaux"
	Anticipation Des mesures d'urgence + des actions fortes en anticipation des besoins de demain.	Des améliorations des réseaux mais ... "des TC qui courent derrière le territoire"	Vers un développement durable "une inversion modale à partir d'un schéma ferroviaire communautaire et métropolitain, le rêve"



Scénario 1

“Des mesures d’urgence sur tous les modes”

● Principes

Ce premier scénario n’entraîne pas de véritable changement dans la politique de déplacements mise en œuvre. L’ensemble des modes est concerné sans être véritablement priorisé. La stratégie du partage laisse la part “belle” à l’automobile.

● Transports en Commun

- Réseau communautaire consolidé notamment au niveau de la structure et des tarifs
- Projet TC dans Pertuis
- Extension de lignes à la demande dans les secteurs clairsemés
- Gare routière à Trets
- Politique de site propre bus par tronçon
- Réalisation du pôle quartier d’échanges sur Aix
- **Doublement ligne ferroviaire Aix- Marseille et pôle d’échanges sur Plan de Campagne et Vitrolles**

● Stationnement

- Réalisation de parcs relais (“P+R”) en entrée de ville : sur Plan de Campagne et aux entrées d’Aix
- **Mise à niveau : comblement du déficit sur Aix en centre ville et périphérie**

● Modes doux

- **Politique d’accès facilité aux établissements scolaires de la CPA**
- Politique en faveur des piétons dans Aix et Vitrolles
- **Traitement en zones 30 généralisé dans les centres-villes**
- Politique de la CPA d’aide et de sensibilisation des plus jeunes
- Pérennisation de PEDIBUS

● Livraison de marchandises

- Réglementation communautaire et concertation

● Réseau routier

- **Programme routier sécurité : traitement des zones urbaines soumises au transit et traversées d’Agglomération (Jas de Bouffan-carrefour de la Chevalière-Pertuis-Vitrolles-la Barque-Plan de Campagne-Les Milles)**
- Liaisons routières aménagées selon les programmations Etat et Département “au coup par coup selon l’avancement des projets”

● Dynamiques territoriales attendues

- **Absence de réponse à la concentration du développement économique selon l’axe “RD 9 - RD ”**

● Articulation aux autres politiques d’aménagement du territoire

- Des réponses partielles engagées avec **PDU, PLH, Schéma de Développement Commercial, Projet d’Agglomération...** et les **PLU** des 34 communes

● Les parts modales mécanisées

- VP externe : 85%
- TC externe : 15%
- VP interne : 92%
- TC interne : 8%

Synthèse qualitative

Au final, la croissance du trafic automobile est faiblement ralentie au sein de la CPA comme au plan externe. Seuls les conflits d’usage dans les traversées de villes marquent une relative inversion.

SCÉNARIOS

Scénario 2

"Une stratégie du rattrapage en faveur des modes alternatifs et des Transports en Commun"

● Principes

L'objectif affiché est d'améliorer les performances des TC notamment la réalisation d'un schéma en site propre bus dans Aix, et de développer les modes doux.

● Transports en Commun

- **Axe lourd TC en site propre bus dans Aix et Vitrolles**
- Ouverture d'une **liaison Gardanne-les Milles-Aix avec le pôle d'échanges sur les Milles**
- Renforcement de la **desserte Pertuis-Aix avec un pôle d'échanges sur la Calade** et sécurisation de la gare de Venelles
- Desserte des "P+R" en site propre
- Liaison Vitrolles-Arbois "en TC urbain"
- Liaison les Pennes-St Antoine mieux intégrée et mieux protégée
- Développement de l'énergie "propre" dans Aix

● Stationnement

- Politique de stationnement dans Aix : mesures tarifaires plus sélectives favorisant le stationnement de longue durée en entrée de ville

● Modes doux

- Confort de ville et des villages : valoriser les déplacements doux dans l'espace public pour les 34 communes
- **Schéma Vélo "communautaire" interurbain**

● Livraison de marchandises

- **Réglementation métropolitaine**

● Réseau routier

- **Limitation de l'aménagement des nouvelles voies routières "avec un bénéfice partagé pour l'ensemble des modes"**

● Dynamiques territoriales attendues

- **Prise en compte des tendances actuelles de développement Sud Ouest**

● Articulation aux autres politiques d'aménagement du territoire

- Un **SCOT** à engager sur le Pays d'Aix avec des prospectives territoriales complètes par bassin économique / d'équipements / commercial / d'habitat / de déplacements / ...

● Les parts modales mécanisées

- VP externe : 84%
- TC externe : 16%
- VP interne : 91%
- TC interne : 9%

Synthèse qualitative

Ce scénario intermédiaire va plus loin que le précédent ("l'urgence") mais butte dans les grands chantiers d'infrastructures en site propre.

Des efforts sont entrepris au plan du développement des dessertes internes et organisés autour de l'aménagement d'axes bus protégés dans Aix et dans Vitrolles.

On note un effort dans le maillage du système de transport ferré d'agglomération : vers Pertuis et les Milles. Les retards pris sur les grands projets d'agglomération ne permettent effectivement pas d'anticiper sur une organisation future des déplacements à l'échelle communautaire.

Scénario 3

“Un réseau ferré métropolitain
et un tramway pour le Pays d’Aix”

● Principes

Ce scénario se caractérise par l’ouverture au public des lignes SNCF : Rognac-Aix, les Milles-Gardanne et Gardanne-Trets et la réalisation d’un tramway (ou d’un tram train) dans Aix. Cette politique s’accompagne d’un projet urbain sur Aix et le maillage du réseau TER.

● Transports en Commun

- Tramway dans Aix
- Ouverture de lignes ferroviaires : “Aix-Les Milles-Rognac” et “Gardanne-Trets”
- Renforcement de pôles d’échanges : Plan de Campagne - Vitrolles - les Milles - la Calade - Trets
- Aménagement de gares de quartiers

● Stationnement

- Révision de l’article 12 du PLU “plus restrictif”

● Modes doux

- Projet urbain dans Aix en faveur des modes doux et du tramway
- Routes et cœurs de villages de la Sainte Victoire à fermer les dimanches (Cf. les berges de la Seine à Paris)

● Livraison de marchandises

- Politique sélective et plateforme de fret

● Réseau routier

- Voie de co-voiturage et bus en heures de pointe sur les autoroutes plus gratuité sélective : Canet-Pertuis-Coudoux

● Dynamiques territoriales attendues

- Rééquilibrage anticipé économie-habitat-équipements à partir de pôles urbains / villes relais : Lambesc-Pertuis-Vitrolles-Trets

● Articulation aux autres politiques d’aménagement du territoire

- Des **schémas de secteur** à produire sur les espaces d’articulation du territoire (espaces fonctionnels complexes qui nécessitent une intervention de la CPA dans l’urbanisme des communes.

● Les parts modales mécanisées

- VP externe : 83%
- TC externe : 17%
- VP interne : 88%
- TC interne : 12%

Synthèse qualitative

Au final, les flux externes et les flux internes bénéficient du redéploiement des réseaux. Le transfert modal s’opère sur le réseau de TCSP d’agglomération.

La dépendance à l’automobile, surtout au plan interne, est en recul.

Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres
procédures

Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives
territoriales
Perspectives
de mobilité
Concertation

Invariants
Scénario 1
"urgence"
Scénario 2
"rattrapage"
Scénario 3
"accélération"
► Ossature projet
► Concertation

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire
Priorité 2
Transports
en commun
Priorité 3
Stationnement
Priorité 4
Circulation
automobile
Priorité 5
Vélo
Priorité 6
Marche à pied
Priorité 7
Livraisons de
marchandises
Priorité 8
Sécurité des
déplacements
Priorité 9
Environnement
Priorité 10
Comportements
& usages

Parts modales
Environnement
Coûts

SCÉNARIOS

Ossature du projet

Un projet qui se dessine à partir du scénario 2

Les trois scénarios du PDU de la CPA ont été présentés au Comité de Pilotage du 9 avril 2003 qui a validé ou donné sa priorité au deuxième, dit de "rattrapage en faveur des modes alternatifs et des performances des TC".

Scénario 1

Une première réponse au développement économique selon l'axe RD9 - RD6.

Scénario 2

Prise en compte des nouvelles tendances de développement vers le Nord de la CPA.

Scénario 3

Un rééquilibrage anticipé équipement-habitat-emploi : pôles urbains sur Lambesc-Pertuis-Trets-Vitrolles

Concertation scénarios

Les enseignements de la concertation

Fortement mobilisés et souvent passionnés dans leurs échanges, les participants aux Groupes de travail de la phase 2, réunis en mars 2003, ont réclamé un réel volontarisme de la part des élus et souhaitent être associés à l'ensemble de la démarche PDU, y compris lors de sa mise en œuvre.

Une force de propositions

Aux attentes fortes issues de la première phase, ils ont répondu par la production de 28 fiches-action concrètes :

● Groupe de travail A : intermodalité

- 1 Intégration horaire et tarifaire des différents réseaux, y compris scolaires
- 2 Création, localisation et tarification des parcs-relais et pôles d'échanges, plus de services attendus

● Groupe de travail B : fonctionnement des centres-villes

- 3 Gestion du stationnement en centre-ville
- 4 Amélioration de l'information sur le stationnement
- 5 Gestion des livraisons de marchandises en ville
- 6 Soutien aux livraisons à domicile et au transport de charges

● Groupe de travail C : développement des modes doux

- 7 Développement du stationnement vélo
- 8 Création d'itinéraires vélo
- 9 Favorisation de la marche à pied

● Groupe de travail D : urbanisation et préservation de l'environnement

- 10 Reconquête de l'espace public
- 11 Résorption des "points noirs" bruyants
- 12 Nouveaux modes d'urbanisation
- 13 Favorisation de l'urbanisation le long des axes de transports en commun
- 14 Intégration des déplacements dans les projets des facs

● Groupe de travail E : citoyenneté de la mobilité

- 15 Soutien au covoiturage
- 16 Lancement d'une campagne "conduite apaisée"
- 17 Soutien aux Plans de déplacements d'entreprise
- 18 Mesures en cas d'alerte de pollution
- 19 Campagne de communication sur les modes de transports alternatifs

● Groupe de travail F : développement des transports collectifs

- 20 Amélioration de la qualité de service, création de sites propres
- 21 Principes d'accès pour tous aux transports en commun
- 22 Desserte des zones d'activités et commerciales
- 23 Développement du transport à la demande / Proxibus plus

● Groupe de travail G : amélioration des grandes infrastructures

- 24 Réseau métropolitain, nouveaux échangeurs autoroutiers
- 25 Réouverture des lignes ferroviaires
- 26 Contournement des petites agglomérations
- 27 Aménagement des "points noirs" en terme de sécurité
- 28 Sécurité et trafic des poids lourds



5 pistes de réflexion majeures

- **La sécurité comme condition première pour l'attractivité des modes doux et des TC**

Sécurité des usagers dans les bus et les trains, sécurité dans les parcs-relais et les pôles d'échanges, sécurité des cheminements piétonniers et des pistes cyclables ainsi que des espaces de stationnement pour les vélos... C'est un préalable pour que leur utilisation puisse se généraliser et que les automobilistes d'aujourd'hui acceptent de laisser leur voiture pour une partie de leurs déplacements.

- **La prise de conscience passe par une répression accrue**

Premier signe fort à donner en direction des utilisateurs de l'espace public : la loi doit être respectée partout et par tous. Les élus locaux doivent imposer une stricte application de la loi : terrasses de cafés, utilisations des voies bus, stationnement ou arrêt sur les trottoirs ou en double file, etc. Il ressort des groupes de travail une forte "demande de légalité".

- **Le stationnement est la clé du transfert modal**

Plus restrictif en centre-ville, le stationnement doit être développé à l'extérieur des agglomérations avec des tarifs incitatifs liant parking et billet de transport en commun. Les parcs-relais peuvent être une solution mais il ne faut pas les multiplier avant d'avoir expérimenté les premiers et évalué les résultats.

- **Des transports en commun en site propre sont indispensables**

Ponctuels car non soumis aux vicissitudes du trafic automobile, non polluants et confortables, ils seront les meilleurs "ambassadeurs" de la nouvelle image des TC. En conséquence, ils doivent se généraliser au plus vite, ce qui implique de favoriser l'utilisation des voies ferrées existantes et la création de sites propres bus, solutions qui nécessitent moins d'investissements que le tramway et permettent une mise en service plus rapide.

- **Un suivi citoyen du PDU**

Attachés à la réussite du PDU, les participants aux groupes de travail proposent la mise en place d'un Comité de suivi citoyen de la mise en œuvre du PDU. Ils réclament par ailleurs que le PDU fixe des objectifs quantifiables et mesurables de report modal afin de pouvoir l'évaluer très concrètement.



Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres
procédures

Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives
territoriales
Perspectives
de mobilité
Concertation

Invariants
Scénario 1
"urgence"
Scénario 2
"rattrapage"
Scénario 3
"accélération"
Ossature projet
Concertation

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire
Priorité 2
Transports
en commun
Priorité 3
Stationnement
Priorité 4
Circulation
automobile
Priorité 5
Vélo
Priorité 6
Marche à pied
Priorité 7
Livraisons de
marchandises
Priorité 8
Sécurité des
déplacements
Priorité 9
Environnement
Priorité 10
Comportements
& usages

Parts modales
Environnement
Coûts



PROJET PAYS D'AI

Repensons
nos déplacements.
Préservons
notre Pays d'Aix.

Un outil de planification urbaine sur 10 ans

Le projet de PDU s'inscrit dans la continuité du scénario 2, en particulier autour d'un réseau TC en site propre maillé dans Aix, renforcé par des éléments du scénario 3 concernant le maillage ferroviaire.

Exercice prospectif, le PDU est un outil de planification urbaine pour les 10 ans à venir. Toutefois, la vision de l'aménagement durable du territoire nécessite une vision à plus long terme.

La mise en œuvre du PDU dépendra largement de l'implication des partenaires de la CPA. Pour ce qui concerne l'Etat, seuls les projets inscrits au CPER en cours sont considérés comme validés.

Le PDU de la CPA se décline à 3 échelles temporelles

● Le court terme

Il recouvre les 5 années à venir suite à l'approbation du présent PDU. C'est le temps de la révision qu'il conviendra d'engager pour évaluer et, si nécessaire, actualiser le contenu des opérations.

● Le moyen terme

Il recouvre les 5 années suivantes. C'est l'horizon 5-10 ans et qui nous mène au terme du PDU.

● Le long terme

c'est l'horizon de "l'après PDU", celui des opérations dont les délais d'activation et réalisation dépasse le mandat de programmation.



Le projet de PDU en 10 priorités

Le PDU de la CPA est présenté ci-après selon les 10 priorités retenues par la CPA à l'issue de la phase Diagnostic et confirmées avec celle des Scénarios. Ces 10 objectifs cherchent à promouvoir un nouveau système de déplacements, en reposant sur 50 opérations concrètes.

On précisera que les priorités ne sont pas hiérarchisées de 1 à 10.

● Priorité 1 :

**La programmation de pôles d'échanges ferroviaires et le développement de l'intermodalité :
Un schéma ferré métropolitain**

1. Le doublement de la ligne SNCF "Aix-Marseille",
2. La densification de l'offre ferroviaire sur "Vitrolles-Marseille",
3. La création du barreau ferré "Aix-les Milles-Luyes-Gardanne",
4. Le renforcement de la desserte "Aix-Pertuis",
5. La réouverture de la liaison Aix-Les Milles-Rognac au trafic voyageurs,
6. La programmation de pôles d'échanges "primaires-AMM" : Aix centre-Plan de Campagne-Vitrolles-les Milles et la desserte de la gare TGV,
7. La programmation de pôles d'échanges "secondaires-CPA" : la Calade - Pertuis,
8. La réouverture de la liaison Gardanne-Trets au trafic voyageurs,
9. L'amélioration de la desserte des pôles d'emplois.

● Priorité 2 :

**Des transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés :
L'amélioration des TC**

1. L'extension progressive de l'offre TC "protégée" dans Aix et dans des secteurs spécifiques du territoire communautaire
2. Amélioration de la couverture des réseaux inter-urbains et urbains de la CPA
3. Proposition d'une tarification simple et attractive
4. Amélioration de l'accès aux réseaux
5. Amélioration de la qualité du service

● Priorité 3 :

Une nouvelle politique de stationnement en liaison avec l'aménagement à court terme de parcs relais :

L'inversion du choix modal

1. Principes de la politique de stationnement dans Aix en Provence et sur le territoire de la C.P.A.
2. La définition des règles en matière d'urbanisme définissant l'offre de stationnement
3. L'amélioration des connexions automobiles et TC par la mise en place de parcs relais

● Priorité 4 :

La suppression du transit automobile dans les zones urbaines associée à une politique de traitement des traversées de villes, villages et hameaux :

L'espace récupéré

au profit des autres modes

1. La suppression du transit automobile afin d'apaiser la traversée des villes, villages et hameaux,
2. L'aménagement de l'échangeur A8/A51 dans Aix,
3. La poursuite du programme d'aménagements routiers "en cours",
4. La liaison A8/RD9 vers les Milles,
5. L'amélioration du fonctionnement circulaire, des accès et du jalonnement dans Aix,
6. La hiérarchisation du réseau routier et autoroutier communautaire.

● **Priorité 5 :**
La mise en œuvre d'un plan Vélo :
Sécuriser une pratique dangereuse

1. La rédaction d'une charte vélo,
2. La mise en place d'un Schéma Vélo "communautaire" interurbain,
3. Une politique en faveur du Vélo dans les villes et villages de la CPA,
4. Une politique de sécurisation des accès aux établissements scolaires de la CPA,
5. Une politique de stationnement et location 2 roues.

● **Priorité 6 :**
La marche ou "le plaisir retrouvé" :
Le traitement des principaux franchissements et axes piétonniers

1. Le traitement généralisé en zones 30 dans les centres-villes,
2. L'aménagement et la sécurisation des principaux cheminements piétons : la charte piéton,
3. La pérennisation des opérations PEDIBUS et VELOBUS,
4. L'amélioration des déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite.

● **Priorité 7 :**
Une meilleure organisation des livraisons en ville dans la perspective d'une gestion métropolitaine
La réduction des conflits d'usage de la voirie

1. La pérennisation de la concertation avec les professionnels impliqués,
2. La définition d'une réglementation unifiée et en accord avec les objectifs publics,
3. Des équipements d'interface dans les zones urbaines problématiques.

● **Priorité 8 :**
La sécurisation des déplacements automobiles et le traitement des principaux points noirs :
La sécurité des déplacements dans un système multimodal

1. L'action sur les comportements,
2. L'action sur les aménagements routiers,
3. L'élaboration d'un Plan de Modération des Vitesses,
4. Le traitement des principaux points noirs,
5. Une banque de donnée "sécurité routière".

● **Priorité 9 :**
La réduction des nuisances et des pollutions :
le traitement des points de gêne sonore et l'amélioration de l'environnement

1. La réduction des points de gêne sonore (+65db),
2. Des véhicules moins polluants pour les établissements publics, collectivités, réseaux TC,
3. La sensibilisation par une meilleure information,
4. Un tableau de bord de l'environnement.
5. La définition des mesures de circulation et stationnement à l'occasion des dépassements de seuils,

● **Priorité 10 :**
Une campagne de sensibilisation /éducation des populations :
L'avènement d'un PDU citoyen

1. Le développement du conseil en mobilité,
2. Le PDU des jeunes : le transport citoyen,
3. La mise en œuvre et le suivi citoyen du PDU,
4. Un label des opérations PDU,
5. Un observatoire du PDU : suivi et mise en œuvre à l'échelle métropolitaine.

La programmation de pôles d'échanges ferroviaires et le développement de l'intermodalité



- Freiner l'hégémonie de l'automobile sur les déplacements passe par la mise en place d'un réseau ferré métropolitain et à dimension communautaire.

Or, l'offre de trains est actuellement peu performante et inadaptée pour les déplacements internes et externes du Pays d'Aix : trains espacés et non fiables vers Marseille ; desserte de Pertuis à minima... La trame ferrée se limite au seul axe Pertuis-Aix-Marseille. Seuls Simiane, Meyrargues et Pertuis (hors Aix) disposent d'une gare.

Le maillage est donc quasi inexistant. Pourtant, de réelles potentialités de développement peuvent être envisagées.

Un schéma ferré métropolitain

● **Le doublement Aix-Marseille**

Si les gains en termes de régularité ne s'accompagneront pas systématiquement de gains en temps de parcours, le projet de doublement d'Aix-Marseille se traduira tout de même par une réelle amélioration des performances pour l'ensemble des résidents et actifs du Pays d'Aix.

De fait, un enjeu réside dans l'offre de trains directs vers Marseille ou dans un doublement "complet".

Si la réalisation du doublement d'Aix-Marseille est inscrite au CPER, des retards sont à prévoir. Pour autant, cet aménagement demeure pour la CPA une action phare au service de l'intermodalité. Cet aménagement doit faire levier sur les dessertes vers :

**Les Milles et plus loin l'Etang de Berre et l'aéroport,
Rousset - Trets qui préfigure un arc de contournement du littoral.**

● **La liaison Aix-Les Milles-Gardanne**

Une réflexion est en cours sur la réouverture de la ligne Aix-les Milles. Elle crée l'opportunité d'une nouvelle ligne entre Les Milles et Gardanne. Cela constituerait un doublement plus que virtuel de la ligne vers Aix.

● **La réouverture de 2 lignes**

Dans le bassin de la CPA, 2 lignes sont fermées au trafic voyageur et sont pourtant susceptibles d'accueillir des TER : les lignes "Aix-Rognac" et "Gardanne-Trets" qui laissent entrevoir des possibilités de maillage et une alternative TC crédible.

● **Des pôles d'échanges intermodaux**

Une véritable intermodalité entre les différents réseaux de transports en commun de l'Aire Métropolitaine Marseillaise doit se développer autour de pôles de transports structurants et hiérarchisés : parcs de dissuasion, parcs relais, pôles d'échanges, suivant les axes Aix-Marseille et Vitrolles-Marseille. Une programmation est donc à enclencher concernant la réalisation de pôles d'échanges et de haltes ferrées.

Le développement de la trame ferrée permet ainsi de projeter une amélioration de la couverture des pôles d'activités de la CPA et dès le court terme, des solutions sont à envisager au plan routier. Il semble opportun de replacer leur desserte sur un schéma évolutif.

NOTA

L'Etat a d'ores et déjà validé l'amélioration de la liaison ferrée Aix-Marseille.

PRIORITÉ I

LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

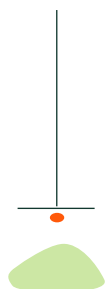


Les 9 opérations prioritaires :

- 1.1 Le doublement de la ligne SNCF "Aix-Marseille"
- 1.2 La densification de l'offre ferroviaire sur "Vitrolles – Marseille"
- 1.3 La création – aménagement du barreau ferré "Aix - les Milles - Luynes- Gardanne"
- 1.4 Le renforcement de la desserte "Aix - Pertuis"
- 1.5 La réouverture de la liaison Aix-Les Milles-Rognac au trafic voyageurs
- 1.6 La programmation de pôles d'échanges "primaires - AMM" : Aix centre - Plan de Campagne - Vitrolles - les Milles
- 1.7 La programmation de pôles d'échanges "secondaires - CPA" : la Calade - Pertuis
- 1.8 La réouverture de la liaison Gardanne-Trets au trafic voyageurs
- 1.9 L'amélioration de la desserte des pôles d'emplois

PRIORITÉ

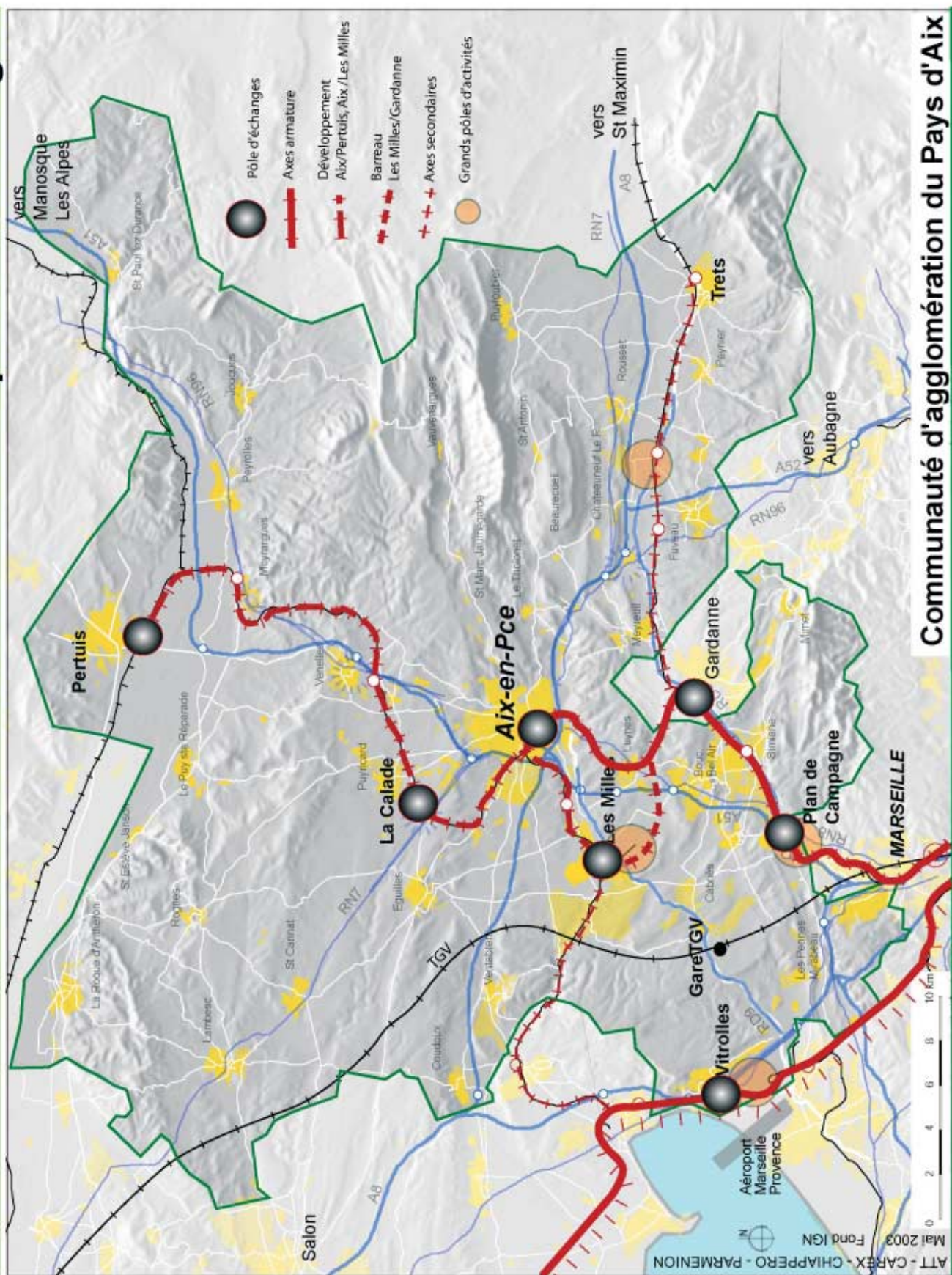
PRIORITÉ I
LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ



Priorité I : Les 9 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Doublement de la ligne SNCF "Aix-Marseille",	Région dans le cadre du CPER		Financement hors PDU						
2. Densification de l'offre ferroviaire sur "Vitrolles – Marseille"	Région	SNCF RFF	Financement hors PDU						
3. Création – aménagement du barreau ferré "Aix-les Milles-Luynes-Gardanne",	Région	Inscrit au CPER	Financement hors PDU						
4. Renforcement de la des- serte "Aix-Pertuis"	Région	SNCF RFF	Financement hors PDU						
5.Réouverture de la liai- son Aix-Les Milles-Rognac au trafic voyageurs	Région Etudes à inscrire au CPER		0,05			0,05			
6.Programmation de pôles d'échanges "primaires - AMM" : Aix centre-Plan de Campagne-Vitrolles-les Milles	Comaîtrise d'ouvrage : Région-Département-CPA... Inscrit ou à inscrire au CPER			5		5			
7.Programmation de pôles d'échanges "secondaires - CPA" : la Calade-Pertuis	Comaîtrise d'ouvrage : Région-Département-CPA... A inscrire au CPER			1		1			
8. Réouverture de la liai- son Gardanne-Trets au tra- fic voyageurs	Région A inscrire au CPER		Financement hors PDU						
9. Amélioration de la des- serte des pôles d'emplois	CPA	Région Département			1.5	1.5			
Au total			0,05	6	1.5	7.55			



PDU du PAYS d'AIX Priorité 1 - Schéma ferré et pôles d'échanges



Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Opération 1.1

Le doublement de la ligne SNCF “Aix-Marseille”

Contexte

Le doublement de la liaison Aix-Marseille est un objectif incontournable du PDU.
Il est d'ailleurs programmé dans le CPER.

Descriptif

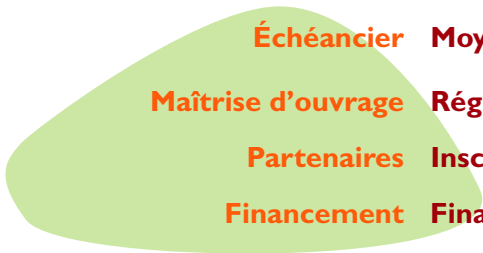
Le PDU confirme la vocation future de cet équipement au service des populations du Pays d'Aix.

Cela se traduit par la mise en œuvre de services directs ou express vers Marseille-centre aux périodes de pointe (fiabilité retrouvée, service performant, fréquences renforcées).

Le PDU recommande un tiers des services sans arrêt intermédiaire dans Marseille, aux périodes de pointe.

Attention, le doublement de la ligne est “partiel”, entendu par tronçon.

Programmation



Échéancier **Moyen terme**

Maîtrise d'ouvrage **Région**

Partenaires **Inscrit au CPER**

Financement **Financement hors PDU (100 ME)**

PRIORITÉ I
**LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ**

Opération 1.2

La densification de l'offre TER sur Vitrolles-Marseille

Contexte

Le PDU insiste sur le nécessaire renforcement de l'offre de services, tel que programmé au sein du schéma ferroviaire métropolitain.

Il est projeté un service rythmé avec des passages de trains aux 20 minutes en période de pointe.

Descriptif

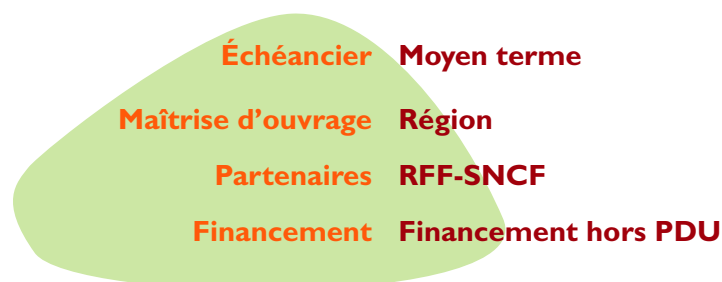
L'aménagement d'un pôle d'échanges aux Aymards sur la commune de Vitrolles participe à la mise en valeur de la desserte.

Le PDU confirme la fonction métropolitaine de cet équipement.

La desserte du pôle est à prendre en compte dans l'organisation future des dessertes du SMITEEB sur Vitrolles.

Une connexion sur le plateau de l'Arbois est aussi à envisager.

Programmation



Opération 1.3

La création et l'aménagement du barreau ferré "Aix-les Milles-Luynes-Gardanne"

Contexte

Il s'agit en terme d'étude d'un "coup parti" (cf. l'étude d'aménagement du pôle d'échanges des Milles). Le doublement de la liaison Aix-Marseille doit s'accompagner d'une amélioration "réelle" de la desserte du Pays d'Aix.

Descriptif

L'aménagement d'un pôle d'échanges sur les Milles s'accompagne d'une réflexion sur la liaison directe entre les Milles et Gardanne qui permettrait d'assurer un véritable doublement de la ligne Aix-Marseille de bout en bout.

C'est l'opportunité d'une desserte directe entre Marseille et le 1er pôle d'activités du département.

Le PDU confirme le nécessaire aménagement de la liaison les Milles-Aix avec potentiellement 3 000 voyages journaliers.

Il est attendu un service rythmé aux heures de pointe avec au moins 3 rotations/heure.

Sur la liaison nouvelle vers Gardanne, la dimension fret renforce les opportunités de création-réouverture de lignes. Il demeure ainsi la possibilité de coupler les trafics fret et voyageurs. A plus lointain horizon, cette liaison offre une possibilité de contournement fret de Marseille : Rognac-les Milles-Gardanne-Carnoules...

Programmation

Échéancier Court terme : étude
Moyen terme : Aix - les Milles
Long terme : les Milles - Gardanne

Maîtrise d'ouvrage Région

Partenaires A inscrire au CPER

Financement Financement hors PDU

PRIORITÉ I**LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ****Opération 1.4****La densification de l'offre TER
sur la liaison Aix-Pertuis**

Contexte

Le doublement de la liaison Aix-Marseille doit s'accompagner d'une amélioration de la desserte trains vers Pertuis. L'actuelle fréquentation témoigne de l'inadaptation du service actuel aux besoins des habitants.

Descriptif

Le PDU confirme la vocation future de cet équipement au service des populations du Nord du Pays d'Aix vers le pôle aixois et l'AMM. Cela se traduit par le renforcement de l'offre actuelle avec un service rythmé aux heures de pointes avec au moins 3 rotations/heure.

Le PDU recommande aux périodes de pointe un tiers des services sans arrêt intermédiaire dans Marseille.

En outre, les futurs aménagements de halte sur Venelles et d'un pôle d'échanges sur la Calade exigeront la hausse du niveau de desserte.

Programmation

Échéancier **Moyen terme****Maîtrise d'ouvrage** **Région****Partenaires** **SNCF-RFF****Financement** **Financement hors PDU**

Opération 1.5

L'étude de la réouverture de la liaison Aix-les Milles-Rognac au trafic voyageur

Contexte

C'est à un horizon plus "lointain" qu'il convient de situer la réouverture de la liaison ferroviaire entre Aix et Rognac au trafic voyageur.

Cet axe est actuellement à pure vocation fret. Il paraît opportun de l'élargir à la clientèle des voyageurs.

Descriptif

Le PDU de la CPA préconise l'engagement des études d'opportunité et de clientèle.

L'ouverture de cette liaison sous-tend une desserte en site propre entre Aix et l'Etang de Berre, entre le Pays d'Aix et l'aéroport. Au-delà de l'efficacité du service, c'est la question du maillage ferré autour du pôle des Aymards sur Vitrolles et de l'AMM qui est en jeu.

Concernant la chaîne du fret, c'est un axe rocade de l'aire marseillaise qui se dessine entre Rognac et Gardanne vers Trets.

Programmation

Échéancier Long terme : 2013

Maîtrise d'ouvrage Région

Partenaires Etudes à inscrire au CPER

Financement Financement hors PDU
Participation de la CPA aux études

PRIORITÉ I

LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Opération 1.6

La programmation de pôles
d'échanges "primaires - AMM"

Contexte

Le PDU propose de mailler au plan ferroviaire la desserte interne du Pays d'Aix. Ce maillage s'appuie sur le développement de l'offre de services ferroviaires entre Aix et Marseille (7 000 voyages quotidiens vers Aix) et également entre Vitrolles et Marseille (4 000 voyages quotidiens).

Cette ambition ferroviaire exige d'organiser le réseau et son accès autour de pôles intermodaux TC (des pôles d'échanges de dimension métropolitaine et des pôles de correspondance plus communautaires).

L'aménagement de pôles d'échanges implique une stratégie de choix et de programmation.

Sur la CPA, on recense 2 pôles d'échanges inscrits au Contrat de Plan Etat-Région : Vitrolles et Aix-en-Provence. Avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), les pôles d'échanges "ciblés" sur Aix sont les Milles et la Calade.

Descriptif

En matière de projet, on retiendra donc par ordre de priorité et de programmation les 4 pôles d'échanges "à anticiper" dès le court terme dans une logique de mise en valeur des équipements ferroviaires vers Marseille depuis Aix et Vitrolles.

● Le Pôle d'échanges d'Aix-en-Provence

Cet équipement multimodal doit assurer la cohésion et le rapprochement de l'ensemble des réseaux routier et ferré. Il doit être implanté dans le cœur aixois en prenant en compte les infrastructures existantes : gare SNCF, pôle interurbain de l'avenue de l'Europe (à consolider sur Montperrin), nœud d'échanges TCU (secteur "Ronde-Belges").

Compte-tenu de la dispersion de ces équipements, le rapprochement sur un site unique semble délicat à envisager.

L'objectif sera donc de réaliser un pôle d'échanges multi-sites ("un quartier d'échanges") dont les connections seront assurées par des navettes inter-pôles, des cheminements/jalonnements ou bien encore un transport hectométrique.

● Le Pôle d'échanges de Vitrolles

Il a fait l'objet d'une étude de localisation et de programmation qui oriente l'aménagement à proximité immédiate de l'aéroport dans le secteur des Aymards. Ce pôle "plus métropolitain que communautaire" soulève des questions de financement (SME dans un schéma complet de desserte qui intègre un transport en site propre vers l'aéroport). Outre la desserte de cet équipement c'est celle de Vitrolles, des Estroublans et de tout l'Est Etang de Berre qui est en jeu.



● Le Pôle d'échanges de Plan de Campagne

Il doit permettre de connecter les réseaux routiers et autoroutiers au réseau ferroviaire au Sud de la CPA. Au droit de Plan de Campagne, la voie ferrée peut jouer le rôle de voie de dégagement vers Marseille voire vers Aix, au regard du parallélisme des voies ferrées et autoroutières. Si la logique de "P+R" semble ici première, il est attendu autour du pôle d'échanges, la réorganisation des lignes urbaines du SMITEEB et du Grand Vallat, celles interurbaines départementales et de la CPA. Une étude de faisabilité technique est en cours.

● Le Pôle d'échanges des Milles

Il renvoie à un enjeu de maillage et d'extension du réseau ferroviaire dans un environnement industriel. Une étude de programmation est en cours sur la desserte d'une zone de plus de 20 000 emplois. Le devenir de la desserte ferrée vers Aix et Rognac mais aussi celui du doublement de la ligne Aix-Marseille via les Milles sont associés à ce pôle. Des études récentes justifient la réouverture de la ligne vers Aix : 5 000 clients journaliers potentiellement en transit sur le pôle.

Programmation

Échéancier Court terme : Aix

Moyen terme : Vitrolles, Plan de Campagne

Long terme : les Milles (en fonction du calendrier de réouverture de la voie)

Maîtrise d'ouvrage Comaîtrise d'ouvrage : Région - Département-CPA...

Partenaires Inscrit ou à inscrire au CPER

Financement Dans la cadre du financement des parkings,
une contribution CPA : 5M€

PRIORITÉ I

LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Opération 1.7

La programmation de pôles
d'échanges "secondaires-CPA"

Contexte

Outre les 4 pôles d'échanges "primaires" (fiche 1.7), une série de pôles "secondaires" doivent participer au maillage futur du territoire et du système de déplacements multimodal.

A l'horizon PDU et du doublement Aix-Marseille, se pose la question de l'aménagement de 2 pôles d'échanges secondaires au nord de la CPA.

Descriptif

Les Pôles d'échanges inscrits à la DTA, qualifiés de périurbains, sont associés au redéploiement de l'offre ferroviaire vers Pertuis et vers Les Milles.

● Le pôle d'échanges de la Calade

Il permet d'assurer une desserte péri-urbaine fine de la ligne TER Pertuis/Aix-en-Provence/Marseille en particulier vers le secteur des Milles ! Il favorise l'accès au transport ferroviaire pour les communes situées au nord-ouest de la CPA.

● La gare de Pertuis

Ce pôle d'échanges doit prendre en compte la problématique des déplacements vauclusiens, en partenariat avec le Conseil Général 84. Il est à confirmer dans sa fonction, car il est d'ores et déjà doté d'équipements adaptés. Il conviendra de favoriser les échanges entre les dessertes ferroviaires et routières, en particulier les liaisons interurbaines qui drainent le sud Luberon. La mise en place d'une liaison urbaine dans Pertuis assurera l'accès au pôle d'échanges de la gare, aux sites commerciaux de la zone de la Durance et du centre-ville.

La liaison express entre Pertuis et Aix-en-Provence pourrait être renforcée dès 2004 et intégrée à la desserte ferroviaire en devenir.

Programmation

Échéancier Moyen terme : doublement Aix - Marseille

Maîtrise d'ouvrage Co-maîtrise d'ouvrage : Région - Département-CPA...

Partenaires A inscrire au CPER

Financement Contribution PDU de la CPA : 1 M€

Opération 1.8

La réouverture de la liaison Gardanne-Trets au trafic de voyageurs

Contexte

Cette opération traduit la dimension fortement métropolitaine du PDU.
C'est un projet qui associe les partenaires Région, RFF et Conseil Général.

C'est à plus lointain horizon qu'il convient d'anticiper la réouverture de la liaison ferroviaire entre Gardanne et Trets, actuellement fermée au trafic fret et voyageurs.

Le PDU de la CPA ne retient pas l'hypothèse du prolongement du doublement de la RD6 vers Rousset. Sur ce faisceau, la prime est à allouer au réseau ferré. Pour mémoire, 17 % des actifs du pôle résident à Aix, 38 % les communes de la Haute Vallée de l'Arc, 10 % à Marseille et 13 % dans le Var.

Les études sur la ligne estiment à 3 000 le nombre de voyages potentiels de Gardanne à Carnoules (en anticipant 10 000 emplois sur le pôle de Rousset à 10 ans). La dispersion des lieux de résidences des actifs sur le pôle rend les TC de masse moins performants.

En préalable à cette évolution, les solutions souples et modulables de TC sont à inaugurer : transport à la demande et Plan de Déplacements Etablissements.

Descriptif

- Des gares de quartier sont "à projeter" dans l'hypothèse de la réouverture de la ligne.
- Trets est à appréhender comme une gare de rabattement sur la haute Vallée de l'Arc jusqu'à St Maximin et Pourrières.
- Un pôle d'échanges dans la Vallée de l'Arc, pour desservir le pôle d'emplois de Rousset-Trets est également à anticiper dans la perspective d'une extension de la ligne depuis Gardanne : Fuveau ? Rousset ? Trets ?..... un site reste à élire.

Au regard des contraintes d'exploitation ferroviaire, une desserte plus externe qu'interne est aussi à appréhender.

Programmation

Échéancier Horizon 2015
Maîtrise d'ouvrage Région
Partenaires A inscrire au CPER
Financement hors PDU

PRIORITÉ I

LA PROGRAMMATION DE PÔLES D'ÉCHANGES FERROVIAIRES
ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Opération 1.9

L'amélioration de la desserte
des pôles d'emplois

Contexte

Améliorer la desserte ferroviaire est un objectif métropolitain et communautaire.

La desserte des pôles d'emplois est une préoccupation première du PDU.

L'analyse de la trame ferrée dans la CPA et plus largement dans l'AMM interpelle sur l'inscription de ces sites au droit de grands équipements TC structurants. Tout reste à faire : la ZI de Vitrolles comme celle des Milles et plus encore celle de Rousset ne bénéficie pas de desserte voyageurs.

Pour autant les “rails” sont là, soit dédiés au fret, soit fermés au trafic, soit sans point d'arrêt. Rien n'est fait en faveur d'une desserte TC protégée de “masse”. Le retard s'est accumulé et l'automobile s'est imposée dans les habitudes.

● Le pôle d'activités des Milles

Les conditions actuelles de desserte de la ZI des Milles sont inadaptées :

- accès saturés depuis la RD9,
- non-pénétration des autocars empruntant la RD9,
- “sous-connexion” du pôle avec l'aéroport et la gare TGV.

● La ZI des Estroublans

La taille de la ZI des Estroublans rend sa desserte en TC délicate et souffre de la concurrence de la voiture. Son rayonnement est multidirectionnel vers Aix et surtout Marseille.

● Le pôle de Rousset

La ligne Gardanne-Trets vers Aix et Marseille est au cœur du débat.

Descriptif

Dès le court terme, la CPA redéfinira le schéma actuel de desserte vers les 3 pôles majeurs d'activités. Les améliorations doivent s'opérer à la fois sur les lignes urbaines et interurbaines qui innervent le secteur. Toute volonté d'amélioration des dessertes en TC sur les pôles d'emplois est à resituer vis-à-vis de la politique de stationnement sur les lieux d'activités et du nombre de places offertes. La CPA redéfinira, avec le concours des communes, les règles d'aménagement (article 12) qui fixent le nombre de places à offrir par poste de travail ou par surface occupée suivant la nature de l'activité.

● Le nœud d'échanges et d'activités des Milles.

Solutions à court terme

Dès le court terme, on peut réviser la desserte urbaine et l'organisation du faisceau Sud avec l'amélioration de la couverture du pôle des sites protégés pour la desserte entre Aix et les Milles au droit des points de conflits routiers.

L'objectif est d'offrir une alternative à l'automobile, c'est-à-dire se rendre plus vite aux Milles depuis Aix, l'Etang de Berre et Marseille, par la reconnexion d'une desserte fine de la zone.

Il est essentiel de mieux connecter les villages "voisins" du pôle : Eguilles et Bouc Bel Air.

Solutions à plus long terme

Le doublement de la liaison Aix-Marseille par les Milles constitue un outil majeur d'amélioration de la desserte du pôle en régularité et en transversalité.

A ce titre, la réouverture de la liaison ferrée Aix-les Milles et son prolongement vers l'étang de Berre permet de desservir non seulement les Milles mais aussi l'espace industriel et commercial vitrol-lais.

● La zone des Estroublans

Solutions à court terme

L'aménagement à moyen terme du pôle d'échanges de Vitrolles-Aéroport va permettre d'améliorer la desserte et la lisibilité de cet équipement en l'organisant autour d'un point d'accès.

Un dispositif d'irrigation en TC depuis et au sein du pôle est projeté.

Solutions à plus long terme

La requalification de la desserte ferrée Rognac-Aix associée à l'aménagement du pôle d'échanges sur les Aymards à Vitrolles renforce l'accessibilité de la zone.

A ce titre, la réouverture de la liaison ferrée Aix-les Milles et son prolongement vers l'étang de Berre participe à l'amélioration de la desserte de l'espace industriel et commercial vitrollais.

● Le pôle de Rousset

Solutions à court terme

L'amélioration de la desserte passe dès le court terme par l'adaptation du service routier aux besoins des actifs.

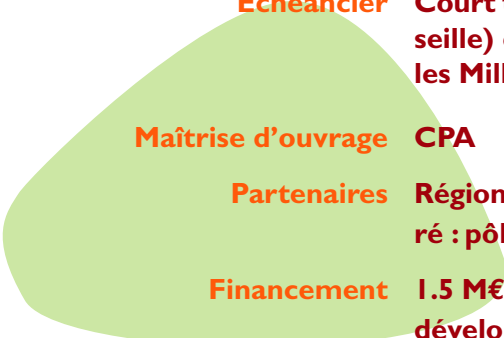
La CPA envisage le renforcement d'un axe de desserte TC Aix-Trets orienté vers le pôle en début et fin de journée.

Au regard de l'organisation des déplacements et des rythmes de production, les Plans de Mobilité internes aux Entreprises et circuits spécialisés semblent être les solutions les mieux adaptées.

Solutions à plus long terme

L'ouverture de la liaison ferrée Gardanne-Trets doit faire levier au développement de la zone d'emplois et plus largement de tout le bassin. Il est à envisager autour de la halte ferrée, une desserte de rabattement avec la trame ferroviaire.

Programmation



Échéancier	Court terme au moyen terme (amélioration Vitrolles-Marseille) et au long terme (aménagement de la liaison Aix – les Milles)
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	Région Département : opérations "dérivées" du projet ferré : pôles d'échanges sur les Milles et aux Aymards
Financement	1.5 M€ soit 150.000€ par an dédiés à l'aménagement et le développement du service

Des transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés

2

PRIORITÉ



• Les transports publics assurent près de 100 000 déplacements quotidiens dans le Pays d'Aix dont 70 000 en interne à la CPA.

Cette proportion représente seulement 7% des flux "internes" et 11% des flux "externes".

Le diagnostic a mis en évidence un déficit de performance de l'ensemble du réseau de TC de la CPA qui s'illustre par :

- un manque de fiabilité et de rapidité pour le réseau urbain,
- une tarification hétérogène en particulier sur les liaisons interurbaines,
- une couverture limitée du territoire communautaire.

Dans ces conditions, les TC n'apparaissent pas comme une alternative naturelle à l'automobile.

L'objectif légal du PDU est d'inverser cette tendance et de récupérer des parts de marché en proposant l'amélioration de l'offre, des conditions de voyage (confort, sécurité), un renforcement de l'information et une simplification de la tarification.

De même l'accent devra être mis pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

L'identité du réseau CPA sera renforcée par la mise en place d'une livrée communautaire.



Le partage modal et son évolution

L'objectif du PDU est de faire passer la part des TC dans les déplacements de 7 % à 14% en interne et de 11.3 % à 14.8% en externe.

Le dispositif pour améliorer les performances et la qualité des TC

Il s'agit de constituer un véritable réseau communautaire, connecté à ceux des autres partenaires comme la Région PACA, les départements limitrophes et les autres autorités organisatrices urbaines.

Le PDU est soutenu par un schéma d'orientation des transports collectifs communautaires, scolaires et réguliers, dont l'objectif est d'identifier sur la base d'un diagnostic, les dessertes à créer, à renforcer sur l'ensemble du territoire communautaire.

Les mesures en faveur des réseaux de transports collectifs communautaires, urbains et interurbains, s'organisent autour des axes de développement suivants :

- faciliter la circulation des TC et leur fluidité par la mise en place d'accès protégés et situés aux principaux points de congestion (couloirs bus),
- favoriser l'implantation de parcs relais, connectés aux réseaux,
- proposer une offre adaptée aux besoins, cadencée si nécessaire mais surtout offrant des temps de parcours garantis et fiables,
- faciliter l'accès aux différents réseaux par une tarification et une billetterie simplifiée,
- contribuer à l'amélioration de l'accès aux réseaux pour tous les usagers,
- développer le transport à la demande pour assurer la couverture de l'ensemble du territoire communautaire
- communiquer sur l'ensemble des liaisons possibles au sein de la CPA, toutes autorités organisatrices confondues et renforcer le rôle de la gare routière d'Aix-en-Provence.

PRIORITÉ 2

DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS

2

Les 5 opérations majeures à engager

2.1 L'extension progressive de l'offre TC " protégée " dans Aix et dans des secteurs spécifiques du territoire communautaire

2.2 Amélioration de la couverture des réseaux interurbains et urbains de la CPA

2.3 Proposition d'une tarification simple et attractive

2.4 Amélioration de l'accès aux réseaux

2.5 Amélioration de la qualité du service



Un projet de tramway dans Aix

La CPA prépare une étude sur la faisabilité d'un transport en commun lourd de type tramway sur la commune d'Aix en Provence.

L'objectif est de déterminer un axe fort de desserte, support d'un projet urbain cohérent, en liaison avec le dispositif de parc-relais et les réseaux TC existants.

PRIORITÉ

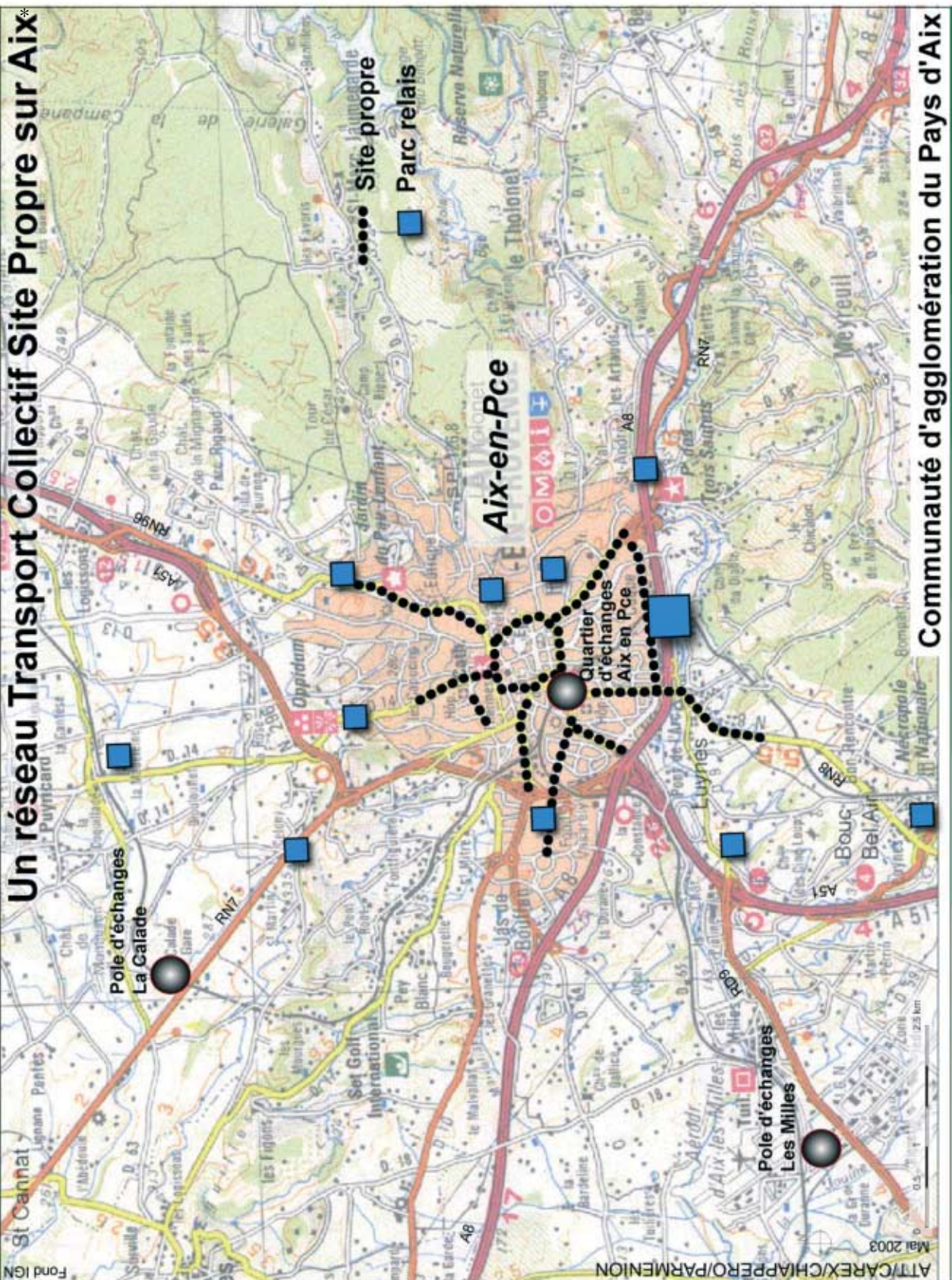
PRIORITÉ 2
DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS



2

PRIORITÉ 2

Priorité 2 : Les 5 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Extension progressi- ve de l'offre TC "proté- gée" dans Aix et dans des secteurs spécifiques	CPA Direction transport	Ville d'Aix AOT de l'AMM		11		11			
2. Amélioration de la couverture des réseaux interurbains et urbains	CPA	AOT de l'AMM			35	35			
3. Proposition d'une ta- rification simple et at- tractive	CPA	AOT de l'AMM			3,5	3,5			
4. Amélioration de l'ac- cès au réseaux	CPA	AOT de l'AMM Départements CPIE			2	2			
5. Amélioration de la qualité du service	CPA	AOT de l'AMM Départements	0,05		7	7,05			
Au total			0,05	11	47,5	58,55			



*sous réserves de l'étude technique en cours (CPA)

PRIORITÉ 2

DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS

Opération 2.1

Extension progressive de l'offre TC "protégée" dans Aix et dans des secteurs spécifiques du Territoire Communautaire

Contexte

La fluidité des TC est un point essentiel qui renforce la confiance des voyageurs et les incite à emprunter les services proposés. Les retards liés aux embouteillages contribuent à l'image négative des TC.

Une réflexion est à engager sur la réalisation de tronçons réservés à la circulation des TC pour garantir un accès rapide et sûr aux principaux points de connexions urbains.

Descriptif

● La réalisation d'un site propre sur le tour de ville d'Aix

Les boulevards aixois sont empruntés par une dizaine de lignes qui convergent vers la Rotonde, terminus de 6 lignes du réseau urbain Aix en Bus.

Les enjeux de réalisation d'un couloir-bus sur ce tour de ville sont les suivants :

- fluidifier le trafic TC et garantir les temps de trajet,
- garantir les correspondances dans les points de connexion avec les autres lignes urbaines et interurbaines,
- sécuriser la desserte de nombreux points d'arrêts fortement fréquentés par la clientèle scolaire,
- renforcer l'attractivité des TC et la notion de plaisir de voyager dans des véhicules confortables, conviviaux et favorables à la protection de l'environnement (normes Euro III avec filtres à particules, utilisation de véhicules électriques).

Ce projet s'accompagne d'une organisation différente de l'espace urbain avec un traitement qui intègre le stationnement, les pistes cyclables, les traversées piétonnes et les itinéraires piétons vers les établissements scolaires.



● **La Rotonde : un espace à délester de l'automobile**

Espace historique et épicentre de la ville, La Rotonde est victime de conflits d'usages importants de l'espace entre les modes mais aussi au sein même des différentes natures de dessertes TC.

L'accès à cet espace par l'automobile devrait être limité au profit des TC et des deux-roues.

● **L'aménagement des entrées de ville et la priorité donnée aux TC**

Concéder la priorité aux TC au droit des principaux carrefours et des points noirs identifiés sur les pénétrantes urbaines est un objectif essentiel.

La CPA mènera de tels projets en cohérence avec l'aménagement des futurs parcs-relais et parcs de stationnement périphériques.

Les liaisons périphériques vers le centre-ville doivent se caractériser par un haut degré de fiabilité.

L'ensemble des projets sera validé par la CPA en collaboration avec les communes concernées.

Cette réflexion pourra être étendue à certains secteurs de la CPA qui justifient de telles mesures pour desservir des pôles urbains, des zones commerciales et les pôles d'échanges multimodaux.

● **La réalisation de sites propres dans le territoire communautaire**

Dans certaines communes de la CPA comme Vitrolles ou Les Pennes Mirabeau, des tronçons en site propres amélioreront considérablement la circulation des TC.

Une étude globale à l'échelle de la CPA devra préciser les enjeux de ces réalisations.

Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	Ville d'aix – Département – SMITEEB – Région
Financement	1,1 M€ par an - 11 M€ à l'horizon PDU

PRIORITÉ 2

DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS

Opération 2.2

Amélioration de la couverture des réseaux interurbains et urbains de la CPA

Contexte

L'offre de services communautaires devra s'adapter aux évolutions engagées dans le cadre du PDU, en s'appuyant sur les modes de TC existants et à venir.

La mise en place d'équipements spécifiques comme les parcs relais ou les couloirs-bus contribueront à l'essor des TC dont les performances seront améliorées et connues des usagers.

La CPA mettra à profit l'existence d'un schéma d'orientation des transports collectifs communautaires pour structurer son réseau vers la Ville-centre et faciliter les déplacements entre les communes vecteur de flux transversaux.

Descriptif

L'ossature des TC repose sur les trames ferroviaires et routières organisées autour des bassins de vie qui canalisent la majorité des déplacements des habitants de la CPA.

L'objectif est de constituer de grands axes communautaires connectant les bassins de la CPA vers le Pôle aixois mais aussi les communes d'un même bassin et les communes situées hors de la CPA.

C'est tout un ensemble de liaisons radiales et transversales qu'il faut consolider ou créer.

Pour ce faire, il conviendra d'intégrer les évolutions des lignes qui traversent la CPA et relèvent de la compétence des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et du Vaucluse ainsi que celles des autres communautés de communes.

Le réseau interurbain de la CPA est composé actuellement de 7 lignes et sera élargi progressivement par le transfert des lignes du Département ou la création de lignes nouvelles.



● L'amélioration de la couverture des réseaux

Il pourra être envisagé de prolonger certaines lignes urbaines et de mettre en place des transports à la demande dans une logique de rabattement.

La desserte d'axes majeurs par des services de type " Navettes " est un élément important du dispositif de rabattement et d'amélioration des temps de parcours. Actuellement, sur l'axe Aix en Provence / Marseille, le service de navettes géré par le Département des Bouches du Rhône enregistre une fréquentation en constante augmentation avec une fréquence de 5 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses.

La CPA envisage l'expérimentation d'une navette entre Pertuis et Aix en Provence, ce qui permettrait d'assurer, en complément de liaisons de rabattement, une desserte du nord du territoire vers le sud de la Communauté et au-delà.

Les parcs-relais s'intégreront dans cette dynamique des transports de la CPA et contribueront par le biais de la qualité du service offert, de la tarification combinée avec les TC, à la promotion et au développement des TC.

● La complémentarité entre les réseaux et les différents types de lignes

Elle est à privilégier avec les partenaires institutionnels. La simplification de la tarification et une bonne information devront contribuer à une fréquentation massive des TC sur la CPA.

Le renforcement de la desserte des principaux pôles d'activités (Rousset, Les Milles, Plan de Campagne, l'Arbois, la Duranne, St-Paul-lez-Durance, Vitrolles) et de la Gare TGV font également partie des axes de développement.

En tout état de cause, les projets de développement économique (en particulier leur localisation) seront examinés sous l'angle de leur cohérence avec la politique de déplacements.

● L'amélioration du niveau de service des zones à faibles dessertes mais fortement fréquentées

La fréquentation des massifs de la CPA est un enjeu économique et environnemental majeur en matière de réduction de la pression automobile sur des milieux exceptionnels.

Le massif de la Ste Victoire est fréquenté par environ 800 000 visiteurs par an, acheminés de manière quasi-exclusive par des véhicules légers.

La mise en place d'une offre TC spécifique, connectée à l'ensemble du réseau CPA, serait une opportunité pour introduire les TC dans ce type de déplacements.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Maîtrise d'ouvrage Département – Région – Conseil Général

Financement 3,5 M€ par an – 35 M€ à l'horizon PDU
dont 100 000 €/an – 1 M€ à l'horizon PDU
pour la desserte des massifs.

PRIORITÉ 2**DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS****Opération 2.3****Proposition d'une tarification simple et attractive****Contexte**

La promotion des TC passe également par la proposition d'une tarification simple et attractive, qui permet un accès aisé aux différents services proposés sur un territoire.

Descriptif

La CPA s'est engagée à proposer une tarification simple et harmonieuse à compter de septembre 2003, avec un prix au trajet à l'unité et non plus en fonction du point de départ et de la destination. Ce titre, d'une valeur d'1,1 Euro au 1er septembre, permet de bénéficier de la correspondance gratuite sur le réseau d'Aix-en-Bus pendant une heure. L'économie peut représenter jusqu'à 60% de réduction sur certains voyages.

Dans cet état d'esprit, la tarification scolaire sera également simplifiée et limitée à deux types de cartes :

- carte valable pendant les périodes scolaires sur le trajet scolaire uniquement,
- carte valable toute l'année sur l'ensemble du réseau géré par la CPA.

Par ailleurs, à l'échelle du territoire communautaire et en liaison avec les partenaires institutionnels, une étude d'intégration tarifaire devra préciser les conditions de mise en place de tarifs valables sur les différents réseaux de l'AMM.

L'intermodalité sera d'autant plus facilitée si l'accès aux TC est possible avec un titre de transport unique. L'utilisateur bénéficie d'une offre multi-réseaux et de services annexes comme les parcs-relais.

Programmation**Échéancier Court terme****Maîtrise d'ouvrage CPA****Partenaires Départements - Région - AOT de l'AMM****Financement 350.000€ par an - 3,5 M€ à l'horizon PDU**



Opération 2.4 **Amélioration** **de l'accès au réseau**

Contexte

Un des objectifs du PDU est de rendre l'accès aux réseaux possible et sécurisé à toutes les catégories de personnes à mobilité réduite : mal voyants, mal entendants, personnes à mobilité réduite, contrainte ou temporaire.

Le libre accès au territoire est une des priorités des collectivités territoriales.

Descriptif

Les véhicules récents acquis par la CPA sont à plancher bas et présentent des facilités d'accès pour les personnes à mobilité réduite à l'exception des personnes en fauteuil roulant.

Pour satisfaire à cette demande, le réseau urbain d'Aix est doté d'un service spécifique dénommé Proxi Bus Plus.

Ce service fera l'objet d'une nouvelle définition en 2005 à l'occasion du renouvellement de la Délégation de Service Public.

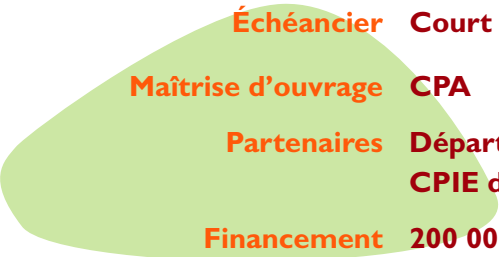
Le développement de ce type de service sera étudié à l'échelle de la CPA en favorisant les services de transports à la demande (TAD).

L'ensemble des autorités organisatrices de l'AMM contribue à améliorer l'accès aux réseaux y compris interurbains comme l'atteste l'expérimentation décidée par le Département des Bouches-du-Rhône sur la navette Aix-Marseille.

Il s'agit d'expérimenter la mise en place d'un véhicule interurbain équipé pour transporter une personne handicapée en fauteuil et débiter par une fréquence d'un véhicule spécialisé à l'heure.

Ce type de matériel n'est pas encore très courant sur le marché et son développement contribuera à inciter les autorités organisatrices à proposer de tels services .

Programmation



Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	Département – Atelier de l'Environnement CPIE du Pays d'Aix
Financement	200 000 € par an - 2M€ à l'horizon PDU

PRIORITÉ 2**DES TRANSPORTS PUBLICS PLUS FIABLES, PLUS RÉGULIERS, PLUS ADAPTÉS**


Opération 2.5

Amélioration de la qualité du service

Contexte

L'attraction de nouveaux clients vers les TC et la fidélisation des clients déjà acquis imposent de proposer à la clientèle une qualité de service élevée qui sera le gage de la confiance établie entre l'Autorité Organisatrice, gestionnaire des infrastructures et du territoire, et les usagers-citoyens.

Descriptif

● L'élaboration d'un Plan de Qualité des transports urbains et interurbains

Lien entre les entreprises de transport et la CPA, une charte de qualité pourrait préciser les attentes en matière de qualité de service. Elle retiendrait les principaux thèmes suivants :

- la disponibilité des informations aux points d'arrêts, dans les pôles d'échange,
- la ponctualité et la régularité des services,
- la propreté et l'entretien des véhicules,
- la sécurité des déplacements et des personnes sur le réseau, les parcs-relais et autres parcs de stationnement connectés aux réseaux,
- l'accueil des voyageurs et les capacités de réaction en cas d'incident,
- le respect des délais de correspondance,
- le respect des objectifs de fréquentation et la diminution des surcharge en période de pointe,
- le respect des temps de mise en place sur les services à la demande,
- le taux de panne en ligne et la fiabilité du service,
- le traitement des réclamations (délais) et le niveau de satisfaction,
- les opérations de contrôle et le taux de fraude

Un observatoire de la qualité, appuyé d'un Cercle de Qualité, pourraient suivre l'évolution de ces indices et les communiquer au public.

Dans un souci d'amélioration des conditions de voyage, la CPA va mettre en place un Centre d'information Sécurité Routière dont l'objectif serait de regrouper tous les moyens en matériels qui existent sur la problématique de l'insécurité routière pour coordonner les actions locales et fédérer les moyens mis en œuvre.

Il serait un lieu de recherche, d'information, de formation, de rassemblement des partenaires et de développement de la "culture sécurité routière".

● Une charte “sécurité transport”

Par ailleurs, la mise en place d’une charte “Sécurité” est envisagée avec les entreprises de transports pour partager avec l’ensemble des acteurs de la branche professionnelle les objectifs suivants :

- définir une politique sécurité autour de thèmes comme la gestion des risques liés à la vitesse, les comportements au volant,
- définir les responsabilités, les attentes et les comportements à risques,
- protéger les entreprises des risques de poursuite judiciaire,
- assurer l’intégrité et la confidentialité des informations.
- Développer les formations spécifiques des conducteurs en direction de la clientèle scolaire, et effectuer des opérations d’évacuation des véhicules ou de la gestion des conflits par exemple.

● L’information : un outil au service des voyageurs et de l’autorité organisatrice

La communication des informations relatives aux réseaux de TC dans la CPA est un levier essentiel dans la promotion de l’offre et mobilise toutes les techniques actuelles, depuis la fiche horaire jusqu’aux panneaux à messages variables, capables d’informer en temps réel sur les conditions de circulation des lignes urbaines.

L’image de la CPA, son identité visuelle seront déclinés sur les véhicules (livrée) et le mobilier (abris-bus et poteaux d’information) consacrés aux transports, ce qui renforcera la notion de réseau communautaire.

La qualité du matériel mobilisé sur les réseaux urbains et interurbains contribuera à donner une image dynamique et moderne des TC.

Les véhicules à plancher bas favorisent d’ores et déjà en milieu urbain, l’accès aux personnes à mobilité réduite.

● La sécurisation des arrêts et des aires d’accès aux TC

La CPA a lancé une étude de sécurisation de l’ensemble des points d’arrêts, urbains et interurbains, pour mettre en sécurité les espaces publics et assurer aux voyageurs des conditions d’attente et de circulation confortables.

L’aménagement des points d’arrêts pour accueillir les personnes à mobilité réduite devra être une priorité de la CPA.

Programmation



Échéancier	Court terme
Maîtrise d’ouvrage	CPA
Partenaires	Département - Région - Les autorités de transport de l’AMM dans le cadre d’un projet billettique.
Financement	Mission d’étude : 50 000 € Equipement du réseau – parcs- billettique : 0.7 M € par an – 7 M€ à l’horizon PDU

Une nouvelle politique de stationnement en liaison avec l'aménagement à court terme de parcs relais



● Selon la nature de l'équipement, le stationnement est une compétence partagée entre la C.P.A. et les communes. Au sein du pays d'Aix, besoins et politiques varient fortement d'une commune à l'autre.

Trois situations sont enregistrées :

- La gratuité pour la majorité des communes souvent "résidentielles",
- La zone bleue et l'utilisation des disques (pour accélérer les rotations des véhicules) sur quelques communes,
- Le stationnement payant sur Aix et Pertuis uniquement.

L'ambition du PDU est de définir une stratégie commune y compris si les réponses apportées à la question du stationnement relèvent de diverses dimensions.

Compétences, équipements et financement

● **Les parcs relais**

Ils relèvent en termes d'aménagement et de financement de la compétence communautaire. Il s'agit d'aires de stationnement de capacité variable qui ont pour vocation l'accueil des automobilistes en correspondances TC. Ce type d'aménagement intéresse les principales communes de la C.P.A. soumises à des conflits d'accès et de stationnement et connectées au réseau communautaire.

La tarification est combinée avec l'usage du TC.

● **Les parcs de dissuasion**

Ils ont pour objectifs de délester les cœurs de ville d'un stationnement ventouse. Le principe est de "garer sa voiture pour achever son déplacement à pied". Proches des cœurs de ville, ils permettent d'anticiper un autre fonctionnement urbain dans un espace désengorgé de l'automobile.

Des évolutions déjà programmées

Sur Aix, l'offre de stationnement atteint son seuil de saturation malgré près de 7 500 places payantes (hors les places gratuites en voirie), réparties à près de 50 % en parc et voirie. Les progressions de la demande enregistrées indiquent la saturation "définitive" de l'offre à moyen terme.

La ville a déjà pris une série de mesures :

- la croissance de l'offre en hyper centre dans le cadre du projet d'aménagement de Sextius Mirabeau va être étendue avec 1 800 places programmées,
- un projet de surélévation du parc Pasteur offrirait 130 places supplémentaires,
- une étude d'extension de Mignet est en cours.

La volonté est d'améliorer la circulation dans l'hyper centre mais aussi aux entrées de ville en incitant à stationner son véhicule.

La C.P.A. réfléchit déjà à la création de places supplémentaires "aux portes de la ville" et projette la création de 5 à 6 parcs relais :

- le 1er parc relais va être ouvert au Krypton (300 places) dans le secteur du Pont de l'Arc-A8,
- une étude est en cours sur l'aménagement d'une série de parcs relais sur les principales voies d'accès à Aix.

L'implantation des parcs relais participera à la diminution de l'afflux VP dans le cœur de ville. Ils seront greffés sur le réseau Aix en Bus.

PRIORITÉ 3

UNE NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN LIAISON
AVEC L'AMÉNAGEMENT À COURT TERME DE PARCS RELAIS

Les 3 opérations majeures

3.1 Principes de la politique de stationnement dans Aix en Provence et sur le territoire de la C.P.A.

3.2 La définition des règles en matière d'urbanisme définissant l'offre de stationnement

3.3 L'amélioration des connexions automobiles et TC par la mise en place de parcs relais

Par ailleurs, ces actions sont associées au traitement de l'espace public et donc au report sur les différents parcs proposés.

L'objectif est de limiter l'entrée dans Aix et dans les communes majeures de la C.P.A. en favorisant les correspondances avec les TC.

Priorité 3 : Les 3 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Principes de la poli- tique de stationnement.	CPA	Communes	0,15			0,15			
2. Définition d'une nou- velle réglementation en matière de stationne- ment et urbanisme	CPA	Communes							
3. Amélioration des connexions entre auto- mobiles et TC : Parcs Relais	CPA	Département		7		7			
Au total			0,15	7		7.15			

Opération 31

Principes de la politique de stationnement dans Aix et sur le territoire de la CPA

Contexte

La CPA souhaite s'engager dans une politique de stationnement, caractérisée par une offre et des mesures tarifaires en faveur d'un autre usage des centres villes.

La politique de stationnement doit limiter la saturation sans pénaliser l'activité commerciale, en particulier dans les villages.

Les parcs de dissuasion doivent préserver les centres-villes et centres-village du flot automobile, tout en permettant un accès piéton rapide.

L'enjeu est de définir une autre politique de stationnement en collaboration avec les communes.

Descriptif

● Les actions du PDU se concrétisent par :

1. Une extension progressive du stationnement payant dans Aix en prenant en compte la spécificité du stationnement des résidents. A ce titre, la question du stationnement des étudiants dans le quartier des Facultés est essentielle. L'objectif est de préserver le stationnement des résidents et de réduire l'afflux automobile dans ces quartiers.
2. Une augmentation progressive des tarifs sur les parkings d'Aix en Provence.
3. Une tarification attractive pour les parcs relais, combinée aux TC :
par exemple pour le parc relais du Krypton à Aix ouvert au 4ème trimestre 2003, le prix de 2 Euros par jour comprend le stationnement du véhicule et le libre accès pour ses passagers au réseau TC.
4. Une diminution de l'offre en voirie associée au traitement du stationnement à l'occasion des aménagements des axes de TC en site propre.
5. Une répression accrue concernant le stationnement illicite sur les trottoirs.

La CPA envisage d'ouvrir la réflexion sur la question du stationnement dans les zones touristiques et de loisirs.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires Communes

Financement 150 000 € en études

PRIORITÉ 3**UNE NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN LIAISON
AVEC L'AMÉNAGEMENT À COURT TERME DE PARCS RELAIS****Opération 3.2****Définition d'une nouvelle
réglementation en matière de
stationnement et d'urbanisme****Contexte**

C'est dans la facilité à stationner sur son lieu de travail ou sur son lieu de résidence que réside la clé du report modal. Laisser son véhicule la journée à son domicile dans Aix (en particulier) peut être plus coûteux que d'emprunter les TC. Il faudra s'acquitter du stationnement dans la journée puis payer les TC !!!

Résider dans Aix centre contraint les résidents à emprunter leur voiture pour “sortir” d'un périmètre de parc payant. Sinon il conviendra d'être abonné et de plus à la journée.

Emprunter sa voiture vers son lieu de travail reste aisé de par la disponibilité de places sur les parcs réservés de son entreprise.

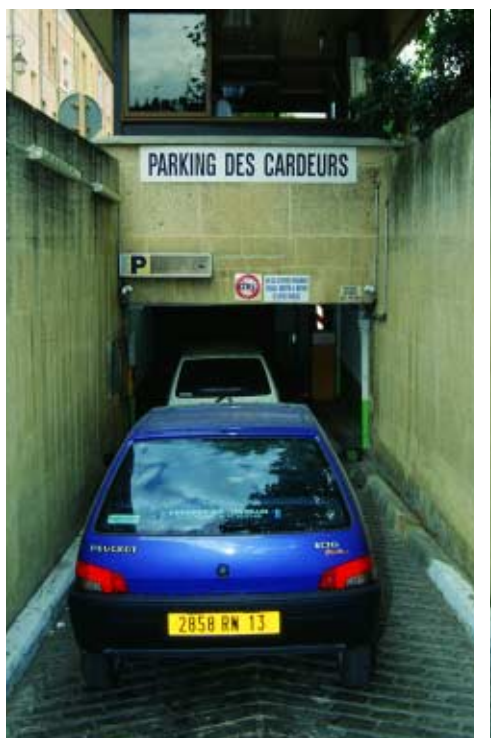
L'exode des postes d'emplois vers les pôles industriels s'est opéré autour de cette disponibilité. Places disponibles et gratuites sur la ZI, coût du parc en ville. L'ensemble milite en faveur de l'usage et de la valorisation du capital investi dans l'automobile.

Descriptif

Face à ce dilemme, il existe des solutions :

- La substitution de l'automobile par les TC : “le bus, la meilleure solution à la question du stationnement”.
- L'accès privilégié aux TC pour les abonnés en parcs et voiries : “pas un surcoût à s'acquitter des TC et laisser sa voiture en ville”.
- La modification des règles concernant le nombre de places offertes par poste de travail ou par surfaces aménagées : “réduire l'offre de places sur le lieu de travail”.





● La modification des règles d'urbanisme

Elles conditionnent l'offre de places sur les constructions de logements et de bureaux.

Une étude doit être immédiatement lancée pour déterminer de nouvelles normes de stationnement à inscrire dans les PLU en cohérence avec le SCOT et le PLH.

Ces nouvelles normes seront différenciées selon le type d'espace et le niveau de desserte en transports collectifs.

Dans les zones urbaines, ces normes viseront à réduire ou supprimer les seuils minimum d'aires de stationnement, tout en fixant des seuils maximum.

Dans Aix en Provence, il est projeté de limiter le nombre de places de stationnement à l'occasion d'opération d'urbanisme sur les axes desservis par des sites propres TC.

Dans les secteurs d'activités, les places de stationnement devront être limitées en fonction de leur desserte en TC (arrêt TC à moins de 400 mètres).

Des normes de stationnement conformément à la loi SRU seront à affiner commune par commune dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des PLU.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires Communes

Financement Compris dans le budget étude de l'action 3.1

PRIORITÉ 3**UNE NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN LIAISON
AVEC L'AMÉNAGEMENT À COURT TERME DE PARCS RELAIS****Opération 3.3****Amélioration des connexions
entre automobiles
et Transports Collectifs
La mise en place de parcs-relais****Contexte**

Le parc-relais est un parking périphérique connecté à un réseau de transport en commun dont la vocation est le rabattement pour les transports individuels en assurés en automobile. Ils visent à capter les " périurbains " motorisés qui entrent dans la ville afin de les rabattre sur les TC. Ils sont un outil de la politique intermodale car ils permettent le transfert de mode entre la périphérie urbaine accessible en voiture et l'agglomération centrale bien desservie par les TC.

Descriptif

- **La CPA a réalisé une étude sur l'implantation de :**

- 5 à 6 parcs-relais (soit environ 2500 à 3000 places) autour de la ville-centre d'Aix en Provence,
- 4 à 5 parcs-relais sur l'ensemble du territoire communautaire (soit environ 1000 places)

La première opération sur le site du Krypton sera effective dès l'automne et offrira environ 300 places connectées à une desserte urbaine vers La Rotonde.





L'offre proposée au public comportera un stationnement gardé, à la journée, dont la tarification sera associée avec le TC.

Les modalités tarifaires devront inciter les usagers à privilégier cette pratique dont l'objectif est bien de délester les boulevard urbains de tous ces véhicules et favoriser le réflexe TC auprès des automobilistes.

La circulation en TC devenant plus performante et agréable, ce type de dispositif s'avère un élément important de l'amélioration de la qualité de la vie et d'action en faveur de l'environnement.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires Département

Financement 7 M€ sur le programme PDU

La suppression du transit automobile dans les zones urbaines associée à une politique de traitement des traversées de villes, villages et hameaux

4

PRIORITÉ



● Avec cette 4^{ème} priorité, le mot d'ordre du PDU est d'"orienter l'aménagement des nouvelles voiries au bénéfice de l'ensemble des modes".

Autrement dit, le PDU de la CPA n'envisage pas la réalisation de nouvelles voies routières qui viseraient à favoriser et renforcer l'hégémonie de l'automobile ou générer du trafic supplémentaire. Ces aménagements anticipés relèvent d'un équilibre entre un objectif de relative fluidité par un maillage opportun et un objectif de rééquilibrage modal.

A ce titre, aucun aménagement de voirie pour la seule fluidité du trafic n'est envisagé.

PRIORITÉ 4

LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX

4

Les seules opérations routières retenues dans le PDU contribuent à :

- L'amélioration du confort de vie dans les centres urbains soumis à des conflits d'usage entre modes,
- Le maillage du réseau pour éviter des conflits automobiles nuisibles à l'environnement urbain.

Sont associés à la mise en œuvre de cette 4ème Priorité du PDU, la réalisation d'actions de pacification des villages, de sécurisation des traversées (et des cheminements), de la requalification des espaces publics, d'une gestion du stationnement, du traitement des entrées mais aussi des traversées de ville.

On perçoit ici comment les mesures associées au traitement du transit sont liées à d'autres priorités.

Les réalisations au cœur de cette priorité :

- des déviations ou de boulevards d'évitement ou de contournement prioritaires,
- des aménagements de zones 30 qui correspondent à des secteurs où l'on souhaite limiter les trafics et réduire les vitesses.

Dans tous les cas, toutes ces opérations sont explicitées par trois raisons :

- soit elles sont prêtes à démarrer et évidentes (cf. la déviation de St Cannat),
- soit elles sont au service du cadre de vie et de l'environnement (cf. le boulevard d'évitement sur Peyrolles),
- soit elles participent de l'élaboration d'un autre système de déplacement permettant de faciliter la fluidité des TC et le partage modal (cf. Aix Ouest).

Afin de limiter l'effet d'appel de toutes nouvelles infrastructures routières, les aménagements routiers s'accompagnent d'opérations zone 30 qui permettront de rétablir un équilibre des modes et des personnes en ville.

Le détail de cette opération est présenté dans le cadre de la priorité 6 associée à la requalification de la marche à pied.

NOTA

Ces opérations relèvent de la compétence d'autres maîtres d'ouvrage et ne pourront être réalisées qu'avec leur accord.

PRIORITÉ 4

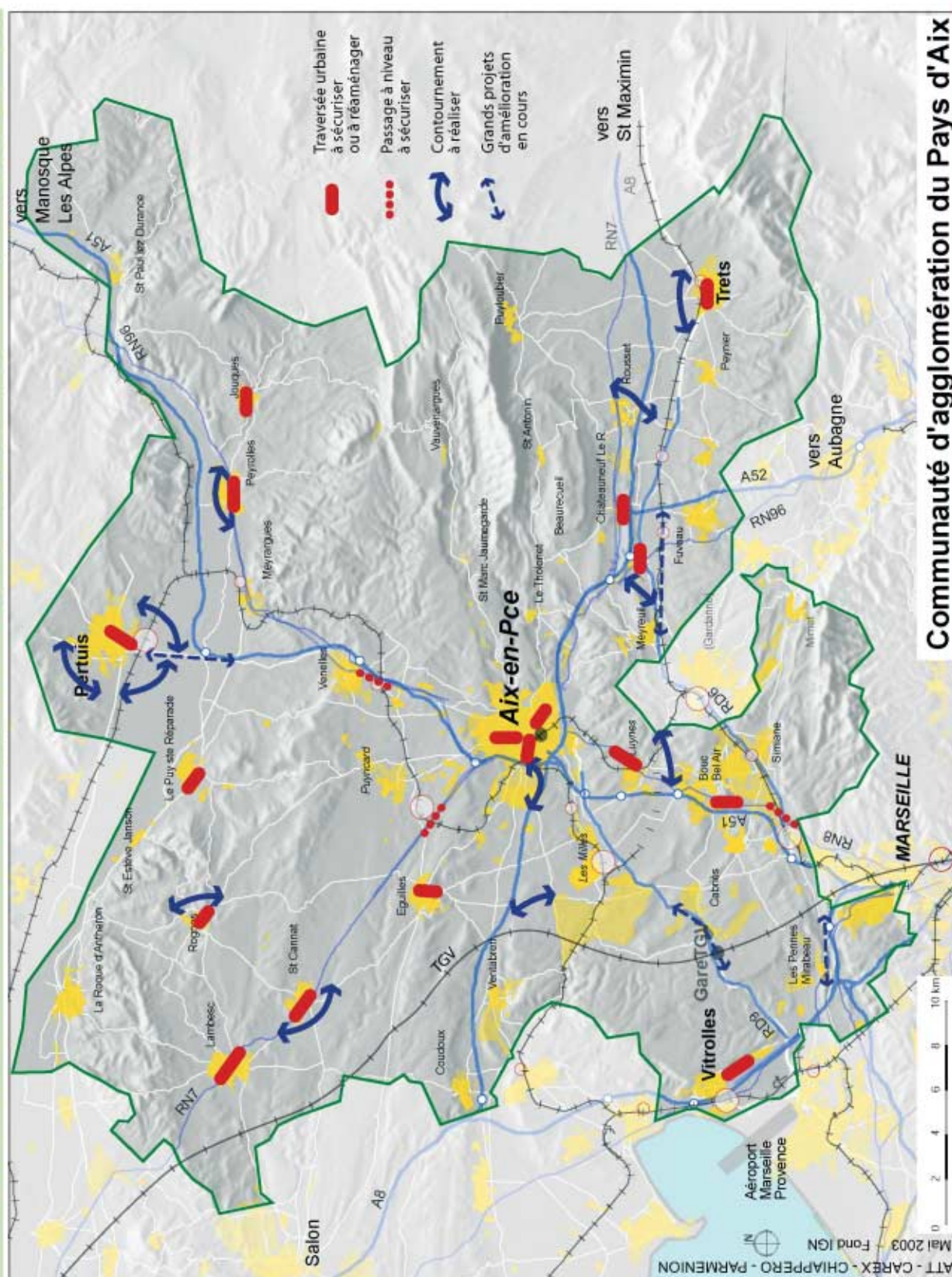
LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES
ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES
DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX

Les 6 opérations à engager

- 4.1 La suppression du transit automobile afin d'apaiser la traversée des villes, villages et hameaux,
 4.2 L'aménagement de l'échangeur A8/A51 dans Aix,
 4.3 La poursuite du programme d'aménagements routiers "en cours",
 4.4 La liaison A8/RD9 vers les Milles,
 4.5 L'amélioration du fonctionnement circulatorio, des accès et du jalonnement dans Aix,
 4.6 La hiérarchisation du réseau routier et autoroutier communautaire.

Priorité 4 : Les 6 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Suppression du tran- sit automobile	Département communes DDE	DDE - Région - CPA		3M		3M			
2. Aménagement de l'échangeur A8/A51	Etat	CPER	Hors financement PDU						
3. Poursuite du pro- gramme d'aménagements routiers "en cours"	Conseil Général 13 et 84-Etat	CPA	Hors financement PDU						
4. Barreau de liaison A8/RD9 vers les Milles	Etat Conseil Général 13		Hors financement PDU						
5. Fonctionnement cir- culatoire, les accès et le jalonnement dans Aix	Ville CPA			1M		1M			
6. Hiérarchisation du ré- seau routier et auto- routier communautaire	DDE-Conseil Général-Région	CPA	Hors financement PDU						
Au total				4M		4M			

PDU du PAYS d'AIX



PRIORITÉ 4**LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES
ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES
DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX****Opération 4.1****Suppression du transit automobile
afin d'apaiser la traversée des villes,
villages et hameaux****Contexte**

Des opérations d'intérêt communautaires sont ici déclinées.

Cette liste non exhaustive suggère une série d'opérations en vue d'améliorer le confort de vie en ville.

L'enjeu n'est pas de générer du trafic additionnel mais de récupérer de l'espace au profit des modes alternatifs dans un environnement apaisé.

Descriptif

● **Les opérations visant à délester les noyaux villageois sont :**

- le contournement de Trets dans le cadre du redéploiement urbain,
- la déviation de St Cannat afin de pacifier un centre ville surexposé aux VL et aux PL avec un Trafic Moyen Journalier de 15 000 véhicules,
- le boulevard d'évitement de Peyrolles qui permet de restituer une place majeure aux piétons : 15 000 véhicules jour recensés,
- le contournement de Luynes où la RD7 fait un effet de coupure.

● **Les opérations visant à sécuriser les traversées des noyaux urbains et villageois sont :**

- le complètement du système d'échanges A8/A51 afin de délester les quartiers Ouest aixois (Opération 4.2)
- le traitement des traversées de :
 - Luynes par la Nationale 8 enregistre 9 700 véhicules/jour en 2001 dont un fort pourcentage de poids lourds, des vitesses très élevées dues à la pente, la présence de nombreux scolaires et lycéens,
 - Rognes avec près de 10 000 véhicules, enregistre des nuisances et des difficultés de cheminement ... Il s'agit de sécuriser puis programmer l'évitement "Est" du village.
 - Eguilles où l'on recense 9 000 véhicules jour en traversées : il s'agit de sécuriser les cheminement et de rechercher des itinéraires de diffusion du trafic.
 - Jouques qui avec 6 000 véhicules journaliers et un trafic PL de 5 % doit voir sa traversée améliorée.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage Département - communes - DDE

Partenaires DDE - Région - CPA

Financement Participation de la CPA aux traversées de ville : 3 M€

Opération 4.2

Aménagement de l'échangeur A8/A51 dans Aix

Contexte

Dans Aix en Provence, l'objectif est de délester les quartiers Ouest du trafic de transit. On retiendra comme une priorité le complément du système d'échanges A51/A8.

La liaison "A8 Ouest - A51" est à inscrire au futur contrat de plan Etat Région.
Elle a pour objectif 1er de supprimer le transit dans les quartiers Ouest aixois, et en particulier celui des poids lourds.

Descriptif

Associées à ce projet, on retiendra 2 opérations :

- La sécurisation de l'échangeur Aix-Ouest sur la A51 route de Galice est à assurer.
- Le traitement - spécialisation des trafics sur la rocade Ouest en entrée d'Aix, projet porté par l'Etat visant à spécialiser les trafics entre la RN7 et la RN296, est à mettre en œuvre.

Afin de limiter le transit VL et PL dans Aix Ouest depuis la A8, il est nécessaire dès le court terme d'empêcher le transit par un jalonnement contraignant vers l'échangeur des 3 Sautets.

Programmation

Échéancier **Moyen terme**
Maîtrise d'ouvrage **Etat : à inscrire au futur Contrat de Plan**
Partenaires **Etat/Région**
Financement **30 M€ hors financement du PDU**

PRIORITÉ 4**LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES
ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES
DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX****Opération 4.3****Poursuite du programme
d'aménagement routiers
"en cours"**

Contexte

Une série d'opérations sont en cours :

- La mise à 2x2 voies de la RD9,
- La mise à 2x2 voies de la RD556 entre Meyrargues et Pertuis avec le doublement du Pont sur la Durance,
- La déviation de la RD59c à Pertuis.

Descriptif

Le PDU ne remet pas en cause ces opérations d'aménagement.

Désormais, tout aménagement routier visant à modifier le gabarit d'une voirie d'intérêt communautaire devra faire l'objet d'une compatibilité avec les objectifs du PDU.

Cela sous-tend la nécessaire hiérarchisation des voies routières innervant le bassin CPA.

Programmation

Échéancier **Moyen terme**

Maîtrise d'ouvrage **Conseils Généraux 13 et 84 - Etat**

Partenaires **CPA**

Financement **Hors financement du PDU**

Opération 4.4
Barreau de liaison A8/RD9
vers les Milles

Contexte

Lier la A8 à la RD9 vers les Milles participe aux objectifs d'évitement de la traversée des quartiers Ouest aixois, tout en assurant une meilleure accessibilité depuis l'ouest aux Pôles d'activités.

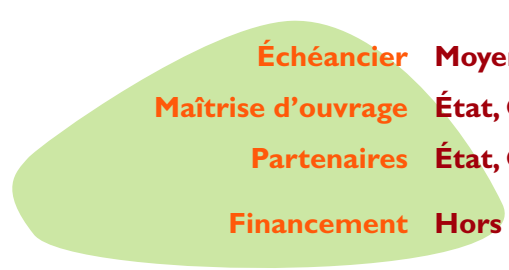
Descriptif

On retiendra cette liaison comme opportune.

Les trafics sont polarisés par la ZA des Milles, la Duranne et l'Arbois.

Cette liaison implique la création d'un demi échangeur sur la A8 tourné vers l'Ouest et des aménagements routiers (RD 543 en particulier).

Programmation



Échéancier **Moyen terme**
Maîtrise d'ouvrage **État, Conseil Général 13**
Partenaires **État, Conseil Général 13**
Financement **Hors financement PDU**

PRIORITÉ 4**LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES
ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES
DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX****Opération 4.5****Amélioration du fonctionnement
circulatoire, des accès
et du jalonnement dans Aix****Contexte**

Nombre d'opérations sont ici déjà programmées. Le PDU veut faire levier et permettre une accélération sur des opérations enclenchées ou en cours d'étude.

Descriptif● **L'amélioration du fonctionnement circulatoire dans Aix**

Le maillage du réseau routier pour retrouver une fluidité “relative” se réalise à partir d'un éventail d'opérations :

- la définition d'un plan de circulation autour d'un principe d'évitement de la Rotonde et de l'avenue des Belges (l'objectif étant ici de délester le secteur “Ronde-les Belges-République-Hugo”),
- le maillage des quartiers Sud (liaison Pont de l'Arc-Beauvalle-Encagnane),
- la circulation dans les quartiers Nord et Est.

● **Le traitement des accès**

La prise en compte des modes doux et des TC est nécessaire sur au moins 3 axes sensibles.

Les études ont été réalisées. Le PDU envisage leur activation.

- le boulevard Gambetta avec la sécurisation des traversées piétonnes depuis les boulevards,
- la route de Galice avec la sécurisation de l'échangeur Aix Ouest et la continuité TC en site propre vers les Minimes,
- l'avenue Mouret introduit vers l'avenue Juvenal la nouvelle pénétrante aixoise avec également la place pour les TC vers la gare routière.





● L'amélioration du jalonnement

La question est centrale en particulier dans les accès aux pôles d'emplois et commerciaux. Il s'agit de :

- ne plus se perdre pour accéder et traverser les pôles d'activités,
- mettre en avant des itinéraires d'évitement,
- donner un caractère unitaire à l'espace communautaire.

Le besoin de jalonnement en amont du centre ancien d'Aix est réel, pour éviter l'entrée de visiteurs occasionnels (notamment les 850 000 touristes annuels). Il s'agit d'indiquer les différents parkings et leur disponibilité avant l'entrée dans la ville.

La limitation du transit VL et PL dans Aix Ouest de la A8 vers le secteur des Milles s'envisage dès le court terme, pour empêcher le transit par un jalonnement contraignant vers les 3 Sautets. L'enjeu est d'éviter le transit des PL et marchandises "dangereuses" dans le quartier du Jas de Bouffan.

Programmation

Échéancier	Du court au moyen terme
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Aix
Partenaires	CPA
Financement	Contribution CPA : 1M€

PRIORITÉ 4

LA SUPPRESSION DU TRANSIT AUTOMOBILE DANS LES ZONES URBAINES
ASSOCIÉE À UNE POLITIQUE DE TRAITEMENT DES TRAVERSÉES
DE VILLES, VILLAGES ET HAMEAUX

Opération 4.6

Hiérarchisation du réseau
routier et autoroutier
communautaire

Contexte

Le maillage routier et autoroutier se traduit par une série d'études à engager afin d'apprécier les opportunités réelles d'aménagement. Il convient donc de croiser le souhait, les besoins, la faisabilité et les incidences financières.

A l'extérieur du territoire, l'aménagement d'un échangeur à Belcodène sur la A52 vers Aubagne intéresse aussi les populations de l'Est du Pays d'Aix et participe au rééquilibrage des échanges sur la trame viaire avec Aix comme avec l'Est marseillais.

La réouverture de la liaison ferrée Trets-Gardanne sous-tend le maintien de la RD6 à 2x1 entre la Barque et Trets.

Il est envisagé, dans le cadre du PDU du bassin aubagnais, une tarification résidente de l'autoroute associée à l'usage des TC en correspondance.

Au service des déplacements piétons, la politique de péage avec une gratuité sélective libère de l'espace dans les traversées de village et facilite une politique d'aménagement de zones 30.

Descriptif

Le PDU de la CPA n'envisage pas la réalisation de nouveaux échangeurs, ni de compléter ceux existants, hormis dans le nœud aixois (A8/A51).

● L'échangeur sur l'A55 aux Pennes ?

Afin de délester la traversée du village des Pennes et au regard du trafic PL engendré, il est nécessaire d'engager une étude d'opportunité concernant la réalisation d'un échangeur autoroutier sur l'A55 dans le secteur du Jas de Rodés.

● L'échangeur de Coudoux à compléter sur l'A8 ?

Compléter l'échangeur de Coudoux sur un arc de desserte Nord ne nous semble pas opportun. Le trafic potentiel est somme toute modeste. Une étude de trafic serait à engager pour consolider cet avis.



● **L'échangeur RD9-A51 à compléter ?**

Compléter l'échangeur de la RD9 sur la A51 soit une liaison sécurisée vers Marseille et une possibilité de sortie depuis Aix vers le Pont de l'Arc revient à anticiper l'aménagement d'un parc relais dans le secteur. Cet équipement nécessiterait un accès fluidifié tous sens pour une logique d'accès au réseau interurbain en particulier.

● **L'échangeur A51-RD6 à Bouc Bel Air ?**

Compléter l'échangeur des Chabauds en offrant une liaison vers Aix depuis la RD6 afin de délester la traversée de Bouc Bel Air pose des contraintes physiques majeures. La RN8 absorbe dans la traversée de Bouc un trafic à la fois local et transitaire conséquent mais limité aux heures de pointe.

● **La desserte de la Haute vallée de l'Arc ?**

Améliorer l'accès de la haute vallée de l'Arc, et en particulier le Pôle de Rousset est indispensable. La question d'un échangeur supplémentaire ou de substitution (La Barque/Pourrières) est à considérer avec des solutions alternatives par la RN 7 et l'amélioration de sa liaison avec la RD 6.

● **Le maillage routier communautaire**

- Le doublement de la RD6 depuis la Barque vers l'Est est à considérer avec la réouverture au trafic voyageur de la ligne Gardanne-Trets.
- L'amélioration des relations D6-N7 par contre est à engager sur la commune de Rousset. Le recalibrage d'un axe routier existant constitue la solution à creuser.
- L'évitement de la traversée de la Gavotte est à envisager avec une liaison vers St Antoine depuis la RNI 13.

Programmation

Échéancier Du court au moyen termes
Maîtrise d'ouvrage DDE - Conseil Général - Région
Partenaires CPA
Financement Hors financement PDU

La mise en œuvre d'un Plan Vélo pour sécuriser une pratique dangereuse

5

PRIORITÉ



● Dans les cœurs de ville comme dans les campagnes, sur les voies de lotissement comme sur les routes départementales, le PDU vise à promouvoir les déplacements en vélo pour de meilleurs usages et pratiques, avec des solutions et aménagements spécifiques ; l'usage pour les loisirs l'emportant sur l'usage domestique.

Actuellement, les usages variés révèlent des besoins et des pratiques diverses et les constats négatifs et critiques sont nombreux : "Il est difficile d'enfermer un peloton sur une piste ou une surlagueur" ... "mais il est nécessaire de proposer un aménagement pour le randonneur ou l'écolier".

Sécuriser la pratique du vélo entre les villes, promouvoir l'usage en ville sont deux impératifs à traiter au titre du PDU. En 2003, le vélo représente 2 % des déplacements dans la CPA. La question posée est de savoir "comment doubler ce taux ?" Mais l'objectif est encore plus quantitatif que qualitatif :
"Comment éviter les tués et blessés graves sur les routes ?". Autrement dit, "comment développer une pratique utilitaire mais trop minoritaire ?".

PRIORITÉ 5
LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO POUR SÉCURISER
UNE PRATIQUE DANGEREUSE

5

Les “cibles”

Pour les déplacements fonctionnels où l'usage du vélo est une alternative modale, il est important de sécuriser les axes d'échanges. L'organisation de cette trame à bâtir est tournée en priorité vers les pôles scolaires, les équipements sportifs et les centres culturels et de loisirs.

Le PDU propose dans ces conditions de hiérarchiser puis de sécuriser une série de grands axes existants.

Une pratique à sécuriser

La sécurisation des déplacements en vélo s'opérera de la manière suivante :

- **Pour les usagers quotidiens (déplacements courts) :**

- l'accès sécurisé aux équipements scolaires, sportifs et ludique,
- la “pacification” du trafic pour se déplacer dans un flux d'automobile plus modéré.
- le partage des couloirs bus,

Un usage plutôt urbain quotidien et régulier s'opère sur de petites distances de moins de 5 km. L'objectif du PDU est de sécuriser ces déplacements courts et de proximité.

- **Pour les sportifs (déplacements exposés au trafic de masse) :**

- l'aménagement d'une trame réseau entre les villages,
- le traitement des axes routiers importants.

L'exigence est de traiter les axes routiers importants afin d'accéder au réseau secondaire à partager avec les automobiles

- **Pour les activités de loisirs (itinéraires bis “familiaux”) :**

- la priorité sur des voiries “secondaires”,
- des routes au trafic VL à certaines périodes ou pour certains événements,
- des axes partagés du réseau “loisirs”,
- le jalonnement : balisage et protection,
- la mise en valeur d'un patrimoine naturel.



PRIORITÉ 5

LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO POUR SÉCURISER
UNE PRATIQUE DANGEREUSE

Les solutions d'aménagement

Il ressort 4 familles d'équipements et d'aménagements à mettre en œuvre :

- Une pacification des centres villes avec le traitement en zones 30 des noyaux urbains
- L'aménagement de voies réservées vélo - route ou voies vertes
- Des aménagements collatéraux de bandes et pistes cyclables plus légers le long des axes routiers
- Un réseau vélo - tourisme empruntant les voies secondaires

Ces différents types d'aménagement devront se mailler de façon continue afin de permettre une circulation facile. Les cyclistes sont aujourd'hui plus nombreux entre les villes que dans les villes. La pratique de loisirs l'emporte sur la pratique utilitaire. Cet ordre est à inverser ou du moins un équilibre à rétablir pour sécuriser les déplacements “externes” et pour rassurer les déplacements “internes”.

Une demande pour des services complets “stationnements, consignes, location, ...” est à rechercher.

Les performances et les potentialités

Bâtir une trame de réseau inter villages pour ouvrir la porte à des réseaux villageois vise “un plaisir retrouvé”.

Il s'agit de faire du déplacement vélo un moment sûr et agréable dans un environnement urbain et villageois de qualité (“c'est une pratique qui traduit la qualité de vie”) ; alors même que le vélo en milieu urbain dispose d'un fort potentiel, puisqu'on estime qu'environ 15 % des déplacements actuels en voiture pourraient être captés.

Ils correspondent à des déplacements courts et ralentis par le trafic.

La chalandise est donc ici massive dans un environnement aixois favorable à cette pratique de par son contexte et sa situation (Aix est le 1er club cycliste amateur de France).

Les objectifs du PDU

L'objectif du PDU est ici double :

- au plan quantitatif, multiplier par deux les flux et la part actuelle du Vélo,
- au plan qualitatif, donner “assurance et confiance” aux usagers.

Le PDU propose de réaliser sur les 10 ans à venir 5 km de bandes et pistes par an pour un objectif de 50 km à l'horizon du PDU.

La réalisation d'un Plan Vélo

L'élaboration d'un réseau Vélo ou d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables repose sur un préalable pour partie inauguré dans le PDU : le Plan Vélo.

Le PDU dans le cadre de ce Plan Vélo se déclinera selon 4 grands principes :

1. Mettre en place une cellule de concertation et de définition associant les communes, le Département, la CPA et les associations d'usagers,
2. Elaborer progressivement un schéma cyclable à partir de la définition d'axes de desserte "concertés",
3. Dégager des financements spécifiques avec une budgétisation ad hoc,
4. Intégrer la dimension vélo dans tous les projets de voirie, de sécurité routière (autour des écoles par exemple), d'urbanisme et déplacements (transport en site propre).

Le Plan Vélo devra logiquement :

- **Reposer sur une vision globale**
- **Assurer une cohérence avec les projets communaux**
- **Anticiper la question du financement**

Un plan pluriannuel

La CPA ne dispose pas actuellement de compétence en matière d'aménagements cyclables. Demeure la volonté d'organiser et d'articuler l'ensemble des projets sur les voies communales, départementales et nationales suivant des règles établies dans une charte.

Le réseau Vélo reposera sur la réalisation d'un plan pluriannuel d'aménagements de réseaux cyclables avec des budgets significatifs. Pour ce faire, il exige la mise en place d'un processus de suivi, d'évaluation et d'entretien et il contraint à préciser les mesures d'accompagnement du projet cyclable, en matière de communication, de stationnement, de formation (des techniciens, des élus, ...) et d'information des citoyens.



PRIORITÉ 5
LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO POUR SÉCURISER
UNE PRATIQUE DANGEREUSE

DÉMARCHE

Cadre légal
 Méthodologie
 Acteurs
 Concertation
 Autres
 procédures

DIAGNOSTIC

Déplacements
 Territoire
 Environnement
 Perspectives
 territoriales
 Perspectives
 de mobilité
 Concertation

SCÉNARIOS

Invariants
 Scénario 1
 "urgence"
 Scénario 2
 "rattrapage"
 Scénario 3
 "accélération"
 Ossature projet
 Concertation

PROJET

Priorité 1
 Intermodalité
 & transport
 ferroviaire
 Priorité 2
 Transports
 en commun
 Priorité 3
 Stationnement
 Priorité 4
 Circulation
 automobile
 ▶ **Priorité 5
 Vélo**
 Priorité 6
 Marche à pied
 Priorité 7
 Livraisons de
 marchandises
 Priorité 8
 Sécurité des
 déplacements
 Priorité 9
 Environnement
 Priorité 10
 Comportements
 & usages

IMPACT

Parts modales
 Environnement
 Coûts

5

Les 5 opérations majeures à engager

- 5.1 la rédaction d'une charte mode doux,
- 5.2 la mise en place d'un Schéma Vélo "communautaire" interurbain,
- 5.3 une politique en faveur du Vélo dans les villes et villages de la CPA,
- 5.4 une politique de sécurisation des accès aux établissements scolaires de la CPA,
- 5.5 une politique de stationnement et location 2 roues.

Priorité 5 : Les 5 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Rédaction d'une charte vélos	CPA	Communes Département Région Etat	0.025			0.025			
2. Mise en place d'un Schéma Vélo "communautaire" interurbain	CPA Département Etat	Communes		5		5			
3. Politique en faveur du Vélo dans les villes et villages de la CPA	CPA Communes	Département Etat		4		4			
4. Politique de sécurisation des accès aux établissements scolaires de la CPA	CPA Département Région	Communes		1		1			
5. Politique de stationnement et location 2 roues	CPA	Communes		0.1		0.1			
Au total			0.025	10.1		10.125			



Opération 5.1

Rédaction d'une charte vélo

Contexte

Une charte “vélo” doit fixer les objectifs de desserte et indique les gabarits des aménagements. La CPA s’engage à participer aux aménagements deux roues dans les cœurs de ville si le protocole décliné dans la Charte vélo et modes doux est respecté.

Descriptif

Il existe toute une série de mesures afin d’améliorer la circulation des cyclistes : pistes et bandes cyclables, axes vélo route et voies vertes, mais aussi zones 30, itinéraires vélos en double sens, couloirs mixtes TC, sas à vélos dans les carrefours à feux, passerelles piétons-cyclistes...

● Une obligation légale

L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30/12/96 précise qu’ “à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe”.

● Un guide technique

Cette charte définit les orientations techniques à appliquer pour aménager les itinéraires cyclables et les espaces piétons. Les recommandations de cette charte s'appliqueront lors des projets de rénovation ou de construction de voirie. Une évaluation annuelle des pratiques et des réalisations pourra conduire à une réactualisation de la charte.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires Communes - Département - Région - Etat

Financement 20.000 € Etude CPA

Opération 5.2

Un réseau pour la CPA : Mise en place d'un Schéma Vélo "communautaire" interurbain

Contexte

Dans le cadre du PDU, on s'attaquera en priorité aux cheminements scolaires, aux liaisons vers le centre ville et les équipements sportifs.

● 2 niveaux de mise en œuvre

- Au niveau communal, c'est l'identification des besoins et des parcours à sécuriser
- Au niveau de l'agglomération, c'est un schéma directeur d'itinéraires cyclables (l'autorité responsable du PDU met en cohérence l'ensemble des projets au sein d'un même schéma).

● 3 familles d'actions à développer en ville :

l'aménagement des bandes et/ou pistes cyclables suivant les grands axes, le développement de la mixité sur les voies de desserte de quartier, l'utilisation des couloirs bus par les deux-roues et la modération de la vitesse de tous les véhicules (respect du 50, zones 30...),

dans le périurbain :

la constitution d'un réseau continu pour les déplacements quotidiens et pour les loisirs,

en milieu inter villageois :

la continuité d'itinéraire pour les déplacements de loisirs et sportifs.

● Un réseau à structurer

Un réseau cyclable est constitué par l'ensemble des itinéraires que peuvent physiquement et réglementairement emprunter les cyclistes :

- Les itinéraires structurants relient les communes, villages, hameaux de la CPA et les itinéraires secondaires assurent la desserte fine "interne" aux communes.
- La continuité du réseau doit être la règle : c'est elle qui, avec la signalisation et la bonne insertion des itinéraires, assure sa cohérence. Le réseau à bâtir doit relier le réseau primaire et être orienté vers les centres villes et les pôles d'échanges.

L'effet réseau doit faire levier sur la pratique dans et hors les villes.

Descriptif

Le mot d'ordre avant de bâtir le réseau sera : "Sécuriser les sections déjà aménagées".

L'état d'entretien, la mixité périlleuse sur les sur largeurs existantes, les entrecroisements mal traités... font que le public à l'occasion de la concertation a mis en avant le besoin d'améliorer l'existant :

- programme d'entretien des sections aménagées ;
- sécurisation des voiries : transformer les sur largeurs en pistes séparées de la voirie là où bien entendu c'est possible.

● 4 outils d'aménagements pour le schéma vélo communautaire La réalisation de voies vertes

Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre de tourisme, de loisirs et de déplacements des populations locale.

La réalisation de Véloroutes

Une Véloroute emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des petites routes tranquilles. Elle permet à tous les cyclistes de faire du vélotourisme ainsi que des déplacements utilitaires : de type domicile-travail. Fermer de la voirie au profit des vélos et autres modes doux peut être imaginé sur la CPA d'une manière "temporaire et/ou périodique".

Le réseau actuel complété par des aménagements collatéraux de bandes et pistes cyclables

Ces aménagements plus légers le long des axes routiers souvent destinés à toutes les familles d'utilisateurs scolaires et sportifs. Il existe une trame à l'échelle de la CPA mais elle demande à être recousue, maillée.

La continuité de desserte recherchée sur 5 axes majeurs avec bandes ou pistes est :

- la RN8 de Septèmes, Bouc à Aix
- la RD561 de la Roque à Meyrargues
- la RD10 de Coudoux à Ventabren et Aix
- Rousset et Peynier vers la RD908 et Auberge Neuve
- la RD8 entre Simiane (et Bouc en amont) et Mimet

Les opérations visant à compléter le réseau par un maillage sécuritaire avec bandes ou pistes sont :

- Venelles suivant la route des Alpes
- Eguilles suivant la RD17
- les Milles suivant la RD65 mais aussi depuis la Parade sur la RD9
- entre de Chateauneuf et Rousset sur la RN7
- entre Calas et Eguilles sur la RD543

L'ambition est de sécuriser au mieux les actuels et futurs équipements : une prime au site propre véritable est à envisager.



Le réseau communautaire d'“itinéraire vélo” sur les voies secondaires

Sur les voies secondaires de la CPA traversant les massifs et les coteaux, reliant les hameaux, un travail de signalétique et balisage est à engager. On s'appuiera sur le modèle du Parc Naturel Régional du Lubéron qui propose un réseau vélo touristique. Sur des axes difficiles, les bas côtés sont aménagés.

Un plan de ces voiries est bien sûr à diffuser. Sur ces axes, le travail de signalétique génère :

- des impacts sécuritaires : automobilistes ralentissez !!!,
- des impacts sur l'environnement par le calme retrouvé sur les routes,
- la mise en valeur du territoire et de son patrimoine.

Les axes “retenus” sur ce schéma d'itinéraires prioritaires sont :

Desserte de la Ste Victoire

- route Cézanne - D17
- route de Vauvenargues - D10
- route de Vauvenargues à Jouques - D11
- route du Cengle D56c et D57b
- route de Puyloubier à Trets - D12
- route du Petit Galibier depuis Trets vers St Zacharie - D12

Desserte de l'Arbois – Sud Ouest CPA

- route de Cabriès - D60d
- route d'Eguilles - D543

Desserte Nord CPA et Val Durance

- route de Lambesc à Coudoux - D67e
- route des 4 Termes de Eguilles à Pelissanne - D17
- route d'Eguilles à St Cannat - D18
- route de St Cannat à Rognes - D18
- route de Lambesc à la Roque - D67a
- route de Lambesc à Rognes-St Estève - D66
- route de Aix à Rognes - D14a
- route de Aix au Puy - D14

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA - Département-Etat

Partenaires Communes

Financement 5 M€ soit 0.5 M€ par an

PRIORITÉ 5

LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO POUR SÉCURISER
UNE PRATIQUE DANGEREUSE

Opération 5.3

**Politique en faveur du Vélo dans
les villes et villages de la CPA**

Contexte

Le schéma cyclable est actuellement constitué par :

- des itinéraires structurants reliant les communes, villages, hameaux de la CPA,
- des itinéraires secondaires assurant la desserte fine "interne" aux communes entre quartiers, vers les centres-villes, permettant l'accès aux établissements scolaires et sportifs en liaisons avec le réseau structurant.

Cette desserte fine dans les noyaux urbains est :

- à relier dans un souci d'inter aux futurs pôles d'échanges et aux équipements TC,
- à orienter vers les accès du centre ville.

Descriptif

Le maillage du réseau doit être suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population et offrir des trajets courts aux cyclistes.

Une signalisation, une bonne insertion des itinéraires dans les quartiers traversés et une continuité du réseau doivent être la règle. Il s'agit de briser la spirale des aménagements isolés et déconnectés entre eux. Il faut organiser un ensemble d'itinéraires cohérents couvrant toute l'agglomération.

● Dans les zones urbaines, une sélection des itinéraires à entreprendre

- aménager des bandes et/ou pistes cyclables suivant les grands axes,
- développer la mixité sur les voies de desserte de quartier ainsi que dans l'utilisation des couloirs bus par les deux-roues
- enfin garantir la modération de la vitesse de tous les véhicules (respect du 50, zones 30...),

L'aménagement de l'espace public de voirie ne peut pas se découper par catégorie d'usagers. Seule une approche intégrant tous les modes de déplacements et toutes les fonctions des voies permettra de réaliser des aménagements de qualité et d'assurer les meilleures conditions d'utilisation de la marche à pied et du vélo dans la ville.





● La constitution d'un réseau maillé dans Aix

Les collèges et lycées de la Communauté du Pays d'Aix feront l'objet d'un audit de desserte par modes doux dans la perspective de sécuriser les accès.

Le traitement d'un axe site propre sur les boulevards va s'accompagner d'une restriction de l'offre de places sur trottoirs et libérer de l'espace pour les vélos et piétons vers les établissements scolaires.

En direction du centre d'Aix-en-Provence, le réseau envisagé bénéficie d'accès sécurisés sur la RD9 vers la Parade, sur la RN8 vers Luynes en direction de Bouc et des Milles par la RD7, sur la route de Galice.

Un schéma est proposé par l'Atelier de l'Environnement et sa faisabilité fera l'objet d'un audit.

La mixité bus-vélo est retenue sous contrainte de disponibilité. Le principe d'aménagement est donc concrétisé là où pourront être aménagées des voies TC de largeurs suffisantes (au moins 4m).

Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA - Communes
Partenaires	Département - Etat
Financement	4 M€ soit 0.4M€ par an

Opération 5.4

Politique de sécurisation des accès aux établissements scolaires de la CPA

Contexte

Le PDU propose de hiérarchiser puis de sécuriser, une série de grands axes existants dont la priorité sera accordée à tous les collèges et lycées et devront faire l'objet d'un traitement sécuritaire.

Descriptif

● Dans le cadre de la programmation des opérations PDU : Les lycées

Ils feront l'objet d'un traitement sécuritaire.

Les abords des universités aixoises

Ils feront l'objet d'un traitement spécifique lié aux aménagements des voies qui bordent le site. La priorité aux TC et aux modes doux accompagnera la desserte du pôle universitaire.

● Des solutions adaptées

En matière d'aménagements, tout itinéraire vélo doit être court, direct, confortable et lisible. Les solutions adoptées se feront selon les différentes voies considérées, leurs caractéristiques, leurs fonctions, les lieux qu'elles desservent, la vitesse du trafic motorisé, selon le mode de déplacement et le type de circulation et de stationnement à favoriser ou à réduire.

La sécurité des cyclistes doit être traitée en amont (au niveau de la voirie en général), à la source (la vitesse et le comportement des automobilistes) et en aval (contrôle du respect des mesures par les usagers) avec des possibilités d'adaptation des aménagements.

Sécuriser les accès vélos mais aussi le stationnement dans les établissements sont des mesures à inscrire au sein des PLU. Ces mesures sont ensuite à élargir aux autres lieux publics.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA - Département - Région

Partenaires Communes

Financement 1 M€ sur le programme PDU soit 0.1 M€ par an

Opération 5.5

Politique de stationnement et location 2 roues

Contexte

Le nombre de parcs pour les deux-roues est à augmenter en particulier :

- sur la voie publique et aux stations de transport public,
- sur les lieux de travail, de loisirs et d'habitation
- sur les pôles scolaires.

La prévention contre le vol et le stationnement aux pôles générateurs de trafic et aux pôles d'échange sont deux conditions essentielles pour le développement de l'usage du vélo, quel que soit le stade d'avancement du réseau.

Descriptif

Le travail d'implantation est conditionné par l'armature du réseau cyclable dans les villes.

Sur les pôles d'échanges, la PDU préconise de manière innovante la possibilité de louer des vélos à la fois

- sur les pôles TC
- sur les parcs de stationnement en entrées et au cœur d'Aix

Un objectif de pose de 1 000 arceaux est un seuil minimal, fixé par le PDU à l'échelle de la CPA.

Une politique de stationnement vélo ne peut réussir que par le respect des emplacements signalés.

Une politique de suivi et d'information est à engager.

Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	Communes
Financement	100 000 € sur la période PDU



La marche ou "le plaisir retrouvé"

6

PRIORITÉ



- Un des premiers principes du PDU consiste à offrir aux piétons une bonne accessibilité sur l'ensemble de la CPA.



Cette priorité concerne essentiellement le traitement des principaux franchissements et axes piétonniers, outre la pérennisation et l'extension des opérations de type PEDIBUS et celles au service du cadre de vie.

Il s'agit de pouvoir se déplacer partout, avec un minimum de contraintes, de manière naturelle et ordinaire, que l'on soit valide ou à mobilité réduite ou contrainte.



Les enjeux du PDU

● **Un relais financier**

Le PDU de la CPA propose de mettre en œuvre un plan ambitieux de développement de l'usage de la marche, au sein et entre les communes. Le PDU est un relais financier dans les projets d'aménagement de nature communautaire.

● **Une charte “piétons”**

La rédaction d'une charte doit fixer les modalités techniques d'aménagement pour faciliter les déplacements piétons en particulier en milieu urbain. Le respect des principes repris dans la future charte vont signifier la labellisation du projet et son subventionnement.

● **La généralisation des zones 30**

Afin de redonner la place aux piétons dans les cœurs de ville, au détriment de l'automobile, la généralisation dans les secteurs à conflits voitures-piétons de dispositifs de “zones 30” est prévue.

● **La sécurisation des déplacements**

Enfin, la marche à pied devra être prise en compte systématiquement dans les projets d'aménagement. L'objectif est ici de rendre agréable et sûr, les déplacements de courte distance. Les habitants seront ainsi incités à moins utiliser leur voiture pour les petits déplacements qui, de nos jours, participent abondamment à la pollution et à la congestion automobile.



Qu'est ce qu'une zone 30 ?

“Une zone 30 est une section ou un ensemble de sections de rues constituant, dans une agglomération, une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques.” Il s'agit principalement des voies où la vie locale est prédominante ou à privilégier : rues résidentielles, rues commerçantes, rues de centres de villages...

L'aménagement de la zone 30 doit dissuader le trafic de transit, et induire une vitesse compatible avec le bon fonctionnement du secteur traversé.

Des axes de développement

Pour les piétons, le PDU propose que soient développés :

- une réflexion globale sur le partage de l'espace,
- la création de zones 30 dans les quartiers d'habitation,
- la création de trottoirs élargis sur certaines voies très fréquentées par les piétons,
- la “reconquête des trottoirs” envahis par le stationnement, les supports multiples, le mobilier urbain, ...
- le choix des matériaux au sol alliant le confort pour la marche et l'esthétique urbaine.

Le cas particulier des personnes à mobilité réduite ou contrainte

La prise en compte des personnes à mobilité réduite ou contrainte (qui représentent 1 personne sur 5) constitue désormais une “obligation d'aménagement”. Tout nouveau projet d'aménagement urbain doit intégrer en particulier “la composante” personne à mobilité réduite.

Des écarts importants demeurent entre les communes de la CPA, même si la prise en compte de tous les publics est désormais à l'ordre du jour. On constate encore de nombreux retards en matière d'équipements (feux tricolores) et dans la systématisation des abaissments de trottoirs sur les principaux itinéraires.

Le PDU envisage donc un effort de rattrapage important pour :

- Offrir un niveau de souplesse “minimum” à la contrainte d'accessibilité,
- Prendre en compte le traitement des principaux axes piétons et de fait PMR,
- Respecter l'offre de stationnement réservée mais trop souvent occupée de manière illicite.



Les 4 familles d'opérations à engager

- 6.1 le traitement généralisé en zones 30 dans les centres villes et villageois,
- 6.2 l'aménagement et la sécurisation des principaux cheminements piétons : la rédaction d'une Charte piéton, ...
- 6.3 la pérennisation de l'opération PEDIBUS (“Marchons vers l'école”) et VELOBUS (“Pédalons vers l'école”),
- 6.4 l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite ou contrainte.

Priorité 6 : Les 4 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investissement	Fonctionnement	Total	CT	MT	LT
1. Traitement généralisé en zones 30 des centres villes	CPA	Communes-Département		10		10			
2. Aménagement et sécurisation des principaux cheminements piétons : Charte des aménagements piétonniers	Co-maitrise d'ouvrage Communes - CPA			2		2			
3. Pérennisation des opérations PEDIBUS et VELOBUS	CPA	Communes-Département-Région-Ademe-Education nationale			0.3	0.3			
4. Amélioration des déplacements des PMR	CPA Communes	Association des Paralysés de France - communes		2.5		2.5			
Au total				14.5	0.3	14.8			

PRIORITÉ 6
LA MARCHÉ OU “LE PLAISIR RETROUVÉ”

Opération 6.1

Traitement généralisé en zones 30 des centres-villes

Contexte

● La reconquête de “la placette”

La zone 30 consiste à la mise en œuvre d'une stratégie d'occupation de l'espace, où compte tenu de la modération de la vitesse des véhicules limitée à 30km/h, les piétons peuvent traverser la rue facilement et en tout point. La zone 30 permet de décliner des cheminements préférentiels qui se dédouanent de la logique d'itinéraires suivant les passages piétons. Les cyclistes y trouvent leur place, sans aménagement spécifique.

Une zone 30 consiste en des avancées de trottoirs, un stationnement en chicane, des plantations, qui vont contraindre à des vitesses ralenties. Il est essentiel que l'organisation des zones 30 soit simple et immédiatement compréhensible par les usagers.

L'entrée de la zone 30 doit être bien signalée pour indiquer aux automobilistes qu'ils circulent dans un “espace à vivre” à vocation résidentielle ou commerciale.

Elles permettent d'améliorer le cadre de vie des habitants et de réduire les nuisances dues à la voiture : insécurité, bruit, pollution...

● La réduction du trafic dans les centres de vie

Certaines communes sont déjà engagées dans des opérations (Peynier par exemple). D'autres communes traversées par de grandes voiries nationales ou départementales sont dans l'impossibilité de réaliser ces équipements au vu de la charge de trafic. L'objectif du PDU est de briser ce handicap et de remettre au débat ces aménagements.

La zone 30 est désormais à penser comme une “contrainte d'aménagement” au regard du trafic enregistré.

Dans d'autres cas, la zone 30 “naturelle” associée à des noyaux villageois marqués par des contraintes fortes (Mimet, Bouc Bel Air, Ventabren...) peut se satisfaire d'un traitement “minimal” et de mesures d'accompagnement : stationnements...



Descriptif

● Un nouveau partage de la voirie

L'objectif de diminution du trafic de transit se traduit par le report "hors des murs" des flux VP et un partage de la voirie contraignant. Toute opération sur le réseau visant à délester l'espace urbain doit impérativement s'accompagner d'une opération zone 30.

● Une volonté communautaire

Une politique de zones 30 se concrétise à l'échelle de la commune mais doit traduire la volonté communautaire de la CPA.

Elle consiste donc en :

- Un bouclage des centres urbains et villageois en faveur des modes doux,
- L'extension des zones semi piétonnes,
- La limitation de la vitesse dans les zones denses,
- La réduction des flux automobiles,
- La sécurisation des déplacements piétons et plus généralement des modes doux.

● Des espaces publics apaisés

Dans les cœurs de villes les automobiles envahissent les espaces publics, qui deviennent alors des zones de conflits entre modes doux et modes de déplacements mécanisés.

Le traitement des entrées de villes et des traversées d'agglomération doit tendre vers la généralisation de zones 30.

Sur l'espace central villageois, il est intéressant de mieux partager l'espace entre VP et piétons en fin de journée ou au mieux en fin de semaine. Des opérations vont être engagées afin de limiter durant ces périodes les accès aux automobilistes et de les réouvrir aux populations "absentes la semaine".

● Une programmation ciblée

Le PDU préconise donc une programmation pluriannuelle de zones 30 à l'échelle de la CPA.

Ces zones 30 seront ciblées en direction :

- Des abords des établissements scolaires,
- Des secteurs résidentiels "centraux",
- Des cœurs de hameaux,
- Des rues commerçantes.

Par ailleurs, l'étude des entrées de ville engagées par la CPA intègre la dimension sécuritaire et celle des zones 30. Il convient donc d'élargir systématiquement la réflexion "traversée urbaines, villageoises et de hameaux" lors d'étude d'accès aux centres.

Programmation

Échéancier A engager dès le court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA Direction de la prospective

Partenaires Communes - Département

Financement 10 M€

PRIORITÉ 6
LA MARCHÉ OU "LE PLAISIR RETROUVÉ"**Opération 6.2****Aménagement et sécurisation
des principaux cheminement
piétons : charte des aménage-
ments piétonniers****Contexte**

Le PDU, conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996, souhaite favoriser les modes doux et accroître leur sécurité.

Descriptif

- **La rédaction d'une Charte des déplacements et du traitement des itinéraires piétons**

L'objectif de cette charte est de définir les orientations techniques à appliquer pour aménager et sécuriser les circulations et les espaces piétons. Les recommandations formulées dans cette charte s'appliqueront lors des projets de rénovation ou de construction de nouvelles voiries.

- **La sécurisation des cheminements majeurs de la CPA**

Un effort est à entreprendre en particulier sur Aix et notamment les liaisons vers le pôle universitaire du cours Mirabeau comme du Pont de l'Arc et du futur P+R.

Le traitement des franchissements de l'ensemble des grandes voiries rocades aixoises tout comme sur Vitrolles et dans la Penne, est posé comme une priorité.

Dans Aix à nouveau, la sécurisation des boulevards est une opération déjà engagée et programmée.

- **La sécurisation des accès scolaires de la CPA**

Limiter le trafic automobile, canaliser le stationnement anarchique tels sont les enjeux de sécurisation aux abords des établissements scolaires. Un audit concernant l'accès aux établissements scolaires existants de la CPA va être engagé.

Un état des lieux sera réalisé afin de réduire les vitesses, aménager des cheminements sécurisés et protégés vers les arrêts TC et les quartiers adjacents.

Une étude accompagnant cet état des lieux permettra de définir la desserte à sécuriser en vélo. Pour les nouveaux établissements, les cheminements piétons sont désormais posés comme une contrainte d'aménagement.





● Les rollers : un mode doux à prendre en compte !

Ce mode de déplacement se développe de plus en plus en particulier auprès des plus jeunes. Cependant, il est source de conflits d'usage avec les piétons sur les trottoirs et avec les modes mécanisés sur la chaussée.

Le code de la route assimile les rollers à des piétons et les contraint à circuler sur les trottoirs.

A l'heure actuelle il n'existe pas de solution globale et optimale.

Le PDU se propose d'associer la composante roller sur les voies vélos et aussi sur les axes "dédiés" aux piétons : cheminements spécifiques, grands axes piétonniers.

L'enjeu est d'ouvrir aux rollers les équipements dédiés aux cyclistes. Sur les trottoirs les rollers se doivent de céder la place aux piétons.

Néanmoins, on peut proposer comme sur Marseille, le bouclage d'itinéraire en fin de semaine, vendredi ou samedi soir pour une pratique encadrée et sécurisée.

● Une politique d'aménagement des cheminements et itinéraires privilégiés

Dans les quartiers Est d'Aix, l'aménagement des abords de la Torse doit permettre l'émergence d'un axe piéton en couronne de la commune, et de valoriser un patrimoine propice à la déambulation sécurisée.



Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage Comaîtrise d'ouvrage communes - CPA

Partenaires CPA

Financement 2M€

PRIORITÉ 6 LA MARCHÉ OU "LE PLAISIR RETROUVÉ"

Opération 6.3

Pérennisation des opérations PEDIBUS et VELOBUS (marchons et pédalons vers l'école)

Contexte

● Le Pédibus "Marchons vers l'école"

Il s'agit d'une action de promotion des déplacements alternatifs et des modes doux pour les trajets domicile-école. Cette opération a pour objectif la sensibilisation des enfants, des parents d'élèves et des acteurs locaux à la réduction du nombre de voitures circulant à proximité des écoles sur des distances souvent courtes, en les remplaçant par d'autres modes de déplacements plus adaptés à ce type de parcours.

Le but est alors de réduire la dépendance à l'automobile lors de déplacements domicile-école afin de rendre les accès des établissements plus sécurisés et de faire de l'école un lieu de vie et d'échanges entre habitants.

N.B : L'ADEME soutient financièrement ces actions ainsi que la Région PACA dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région.

Descriptif

En 2002, des opérations PEDIBUS ont été conduites sur 5 communes de la CPA.

7 communes pilotes pour l'année 2003 se sont engagées à mettre en œuvre cette action : Coudoux, Lambesc, Peynier, Rognes, Rousset, Venelles, et Ventabren. L'objectif est d'élargir la mesure à l'ensemble des communes de la CPA.

● Des plans de déplacements vers l'école

Le montage de telles opérations implique la réalisation de Plans de Déplacements vers l'Ecole. C'est un outil de connaissance et d'action qui consiste à effectuer pour un établissement scolaire, un diagnostic de la mobilité et des déplacements des enfants et des parents entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que les itinéraires les plus utilisés. Ensuite, il doit proposer des actions encourageant un report modal vers la marche à pied, le vélo, les transports publics, le covoiturage.

Le chemin de l'école devient pour les enfants source d'apprentissage et émancipation du tout automobile.

Ces actions, dans un premier temps ponctuelles, doivent s'orienter vers une pérennisation, et s'étendre à d'autres itinéraires.



● Le Vélobus “Pédalons vers l’école”

En parallèle, une action visant à accompagner les enfants “à vélo” vers les écoles est à engager sur les mêmes principes : définition d’itinéraires, de responsables “d’équipes” ou groupes d’enfants, de points d’arrêts ou de regroupements...

Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d’ouvrage	CPA
Partenaires	Communes - Département - Région - Ademe- Education nationale
Financement	0.3M€ à l’horizon PDU

PRIORITÉ 6
LA MARCHE OU “LE PLAISIR RETROUVÉ”

Opération 6.4

Amélioration des déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite

Contexte

Cette opération est complémentaire à l'accès des PMR aux TC (opération 2.10).

Il est devenu obligatoire que les établissements publics soient accessibles aux personnes à mobilité réduite ou contrainte. Les aménagements en faveur des vélos doivent être ouverts aux PMR. Les voies vertes tout comme les bandes et les pistes cyclables sont à ouvrir à ces dernières dans la mesure où les déclivités sont correctes.

Descriptif

Un plan des services et équipements accessibles aux PMR est à élaborer à la fois sur Aix et sur les communes de la CPA pour permettre une pratique plus aisée du territoire.

A l'épicentre de cet enjeu, c'est la mise en place de mesures concrètes et pragmatiques. Elles consistent avant tout dans la volonté de faire et de faire respecter.

En parallèle, on rappellera qu'il est programmé un plan d'aménagements des points d'arrêts et l'extension de Proxibus Plus.

● L'enjeu du PDU est triple :

- Offrir un dispositif dédié : “pouvoir se déplacer selon ses besoins”.
- Faciliter les déplacements en identifiant des axes et des points de passage majeurs à destination des principaux équipements urbains ou villageois.
- Doter les espaces publics des conditions d'accès, de stationnement et de circulation interne adaptées à toutes les personnes.

● Le traitement systématique des principaux axes piétons

Cela se traduit dans le cadre du PDU par le traitement systématique des principaux axes piétons et donc de fait axes pour les PMR.





● **Un stationnement dédié à garantir**

Le stationnement est crucial pour la mobilité des PMR. On soulignera que les communes proposent des “quotas de place” : 1 place sur 50 selon la loi dans les parcs aménagés ou en voiries et plus suivant les municipalités.

Le respect de l’offre “dédiée” est une priorité du PDU et à ce titre un effort répressif sera engagé afin d’assurer la disponibilité de places.

Un chantier étude est à engager dans un 1er temps. Celui de la mise en œuvre suivra dans un second temps.

Programmation

Échéancier	Dès le court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA - Communes
Partenaires	Association des Paralysés de France - communes
Financement	2.5M€ à l'horizon PDU

Une meilleure organisation des livraisons en ville dans la perspective d'une gestion métropolitaine

7

PRIORITÉ



- La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix est dans son intégralité un espace logistique avec des besoins de livraison et d'enlèvement de marchandises.

Comme pour tout espace urbanisé, on assiste à une multiplication des échanges qui viennent se heurter aux exigences en matière de qualité de vie ; d'où la nécessité de promouvoir d'autres réponses que celles apportées traditionnellement.

En fait, il ne s'agit pas ici de limiter les mouvements (ces derniers sont synonymes de dynamisme économique), mais de les orienter de façon à ce qu'il y ait le moins de conflits possible avec les autres usagers, tout en s'assurant de la productivité du système proposé.

Ce regard sur les marchandises est nouveau puisque ici (comme ailleurs) la collectivité s'est préoccupée quasi exclusivement du déplacement de personnes et non des marchandises qui représentent pourtant environ 20 % de l'occupation de la voirie.

Il est donc nécessaire d'apprendre à dialoguer avec l'ensemble des acteurs avant d'en arriver à des opérations de réglementation et d'investissement.

PRIORITÉ 7
UNE MEILLEURE ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VILLE
DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION MÉTROPOLITAINE

7

**Les 3 familles
d'opérations à engager**

7.1 Pérenniser la concertation avec les professionnels impliqués (notamment commerçants et transporteurs).

7.2 Définir une réglementation unifiée et appropriée aux objectifs publics en matière de livraison et d'enlèvement des marchandises, tout en veillant à ses applications.

7.3 Proposer des équipements d'interface permettant de faciliter la pénétration dans les zones problématiques (principalement les centres urbains).

Priorité 7 : Les 3 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Pérenniser la concertation avec les professionnels impliqués	Communes	CPA - CCI, Syndicats professionnels			0.1	0.1			
2. Définir une réglementation unifiée et appropriée aux objectifs publics	Communes	CPA, Organisations professionnelles	0.05			0.05			
3. Proposer des équipements d'interface permettant de faciliter la pénétration dans les zones problématiques	CPA, Communes	Etat, CCI, Organismes professionnels	0.1		2.5	2.6			
Au total			0.15		2.6	2.75			

PRIORITÉ 7

UNE MEILLEURE ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VILLE
DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION MÉTROPOLITAINE


Opération 71

Pérennisation de la concertation avec les professionnels impliqués

Contexte

Avant d'agir, compte tenu de la “nouveau” de cette problématique, il est nécessaire de s'organiser, de se structurer pour pouvoir véritablement “piloter” la circulation des marchandises et conduire les opérations novatrices.

Descriptif

Une approche du sujet en deux temps est préconisée :

● Institutionnaliser la démarche

Aujourd'hui, les livraisons et les enlèvements sont ordinairement rattachés à plusieurs pôles de compétence avec des responsabilités émiées.

Cette diffusion se fait de plus dans un cadre souvent mal formalisé et peu lisible, tant techniquement que financièrement.

Les aptitudes à traiter ce thème, les services rattachés, les pouvoirs de décision, doivent être explicitement identifiés afin de savoir où se trouvent les hommes et les structures qui peuvent répondre aux interrogations des acteurs concernés et engager les procédures nécessaires pour faire avancer un dossier.

Vouloir inscrire les échanges économiques comme un élément clé dans l'organisation de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, passe donc dans un premier temps par l'affirmation administrative de l'existence (si ce n'est de l'importance) du transport de marchandises en ville.

La mise en place d'un “Monsieur marchandises” en serait la première manifestation.





● Développer la concertation avec les professionnels impliqués

L'identification étant faite, il faut se rapprocher des acteurs (du moins les plus importants) notamment au travers de leurs représentations professionnelles (syndicats, associations).

Le dialogue avec les commerçants et les transporteurs est à la base de toute avancée pérenne.

Il doit permettre en particulier :

- **le développement d'une communication sur le sujet** afin d'afficher clairement la volonté publique de traiter du problème des transports de marchandises dans la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Cette annonce permettant d'enclencher le nécessaire dialogue avec les acteurs professionnels directement impliqués.
- **la labellisation d'actions et/ou d'établissements** qui participent à l'effort d'amélioration de l'existant. Ceci permet de sensibiliser la population et d'orienter son comportement en fonction de l'utilité des engagements pris (ainsi il est tout à fait naturel qu'une entreprise qui s'implique puisse en retirer un bénéfice commercial). Cette "publicité" doit néanmoins faire l'objet d'un cahier des charges strict, avec contrôle de son respect, afin que la signature de la charte qui donne droit au label soit respectée, sans aucune ambiguïté.

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage Communes

Partenaires CCI, Syndicats professionnels, CPA

Financement Personnel municipal affecté : 0.1M€

PRIORITÉ 7**UNE MEILLEURE ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VILLE
DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION MÉTROPOLITAINE****Opération 7.2****Définition d'une réglementation
unifiée et en accord
avec les objectifs publics**

Contexte

Domaine d'intervention privilégié des gestionnaires de l'espace public, le dispositif réglementaire s'adresse à l'ensemble des composantes intervenant dans la configuration des organisations de transport de marchandises en agglomération, à savoir la circulation, le stationnement, le véhicule, l'urbanisme.

Descriptif

Cet encadrement de l'activité ne doit pas être limité au rôle d'instrument coercitif et circonscrit au périmètre de chaque commune ; il s'agit d'approcher les pratiques dans un périmètre élargi à la CPA de façon à ce que les transporteurs et logisticiens puissent s'organiser (heures de tournées, localisation des bases logistiques, ...).

- **La réglementation en vigueur**

Elle doit être adaptée et pensée à l'échelle de la CPA (comme la loi l'impose). Il faut donc statuer sur les horaires de livraison / enlèvements, les véhicules utilisés, le stationnement (public et privé) après concertation avec les professionnels pour en arriver à dépoussiérer la mosaïque d'arrêtés municipaux qui coexistent (et se contredisent bien souvent). Doit être abordé en particulier le problème des autorisations de pénétration dans les centres urbains (notamment pour les marchandises dangereuses).

- **Le stationnement des véhicules utilitaires**

Il est symbolique du problème des livraisons et enlèvements des marchandises. C'est lui qui apparaît aux yeux des habitants comme le plus perturbant dans la réalisation des échanges. Des mesures doivent être prises :

- localisation d'aires spécifiques et suffisamment dimensionnées (si le besoin s'en fait sentir), mise en place d'un contrôle efficace, traitement de la voirie afin de permettre une liaison sans obstacles entre le véhicule et le lieu de dépose ou de prise.
- inscription dans les documents d'urbanisme (article 12) de la dimension stationnement / accessibilité des espaces destinés à recevoir des utilitaires (réservation de lieux spécifiques à partir d'une certaine surface, pour des secteurs d'activité bien identifiés).

Une sensibilisation est à conduire sur ce thème auprès des élus.

Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires	CPA, Organisations professionnelles
Financement	Personnel communal et/ou étude confiée à un bureau d'étude spécialisé (50 000€)



PRIORITÉ 7

UNE MEILLEURE ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VILLE
DANS LA PERSPECTIVE D'UNE GESTION MÉTROPOLITAINE

Opération 7.3

Des équipements d'interface
dans les zones urbaines
problématiques

Contexte

La localisation des points de rupture de charge (lieux où se réalisent les opérations de groupage/dégroupage) est déterminante dans la performance globale du système de circulation des marchandises. À l'évidence un point mal situé et / ou mal dimensionné viendra amoindrir la productivité globale et rejaillira négativement tant sur le fonctionnement de la ville que sur les coûts de livraison. Le rôle de l'aménageur est de prendre en considération ces outils qui permettent de fluidifier l'ensemble de la chaîne reliant le producteur au consommateur.

Descriptif

Ces réflexions doivent prendre en compte une approche non seulement fonctionnelle, mais aussi économique.

Plusieurs actions sont souhaitables :

- **La recherche de sites intéressants dans une approche “marchandises”**

Il s'agit d'inventorier les sites existants et disponibles (accessibilité routière et ferroviaire, environnement favorable, proximité d'une demande, ...) qui pourraient recevoir des activités logistiques en accord avec les objectifs de productivité et de qualité de vie.

- **La mise en place d'Espaces Logistiques Urbains au service de la CPA**

Cette démarche novatrice a pour ambition d'optimiser la circulation des marchandises en optant pour une mutualisation des moyens (cette dernière pouvant se faire à diverses étapes de la chaîne logistique). L'objectif est de faciliter la relation avec le client final (ou origine).

L' Espace Logistique Urbain

Il est considéré comme “Espace Logistique Urbain” (E.L.U.), l'ensemble des équipements destinés à organiser la circulation des marchandises par la mise en œuvre de points de ruptures de charges. Plusieurs catégories de plates-formes relèvent de ce principe : leur vocation (type d'envois traités), leur rayonnement géographique (zones desservies), leurs moyens (outils et personnes), leur administration (gestion de l'équipement) intéressent :

- le fonctionnel afin de permettre une desserte plus fluide de la ville,
- l'économique afin de limiter les coûts de livraisons et enlèvements,
- l'environnement afin de s'insérer de façon la plus harmonieuse possible dans l'espace.

Plusieurs types d'E.L.U. peuvent être envisagés :

- à l'échelle de l'agglomération, le CDU (Centre de Distribution Urbaine) ;
- à l'échelle d'un quartier ou d'une rue, le PAL (Point d'Accueil Logistique) ;
- à l'échelle d'un bâtiment, les SAS et CONSIGNES (éventuellement mobiles) ;
- d'autres formes peuvent aussi répondre aux besoins (exemple : les équipements sur voirie).

De façon générale, signalons que pour que ces projets aboutissent, il faut un fort engagement politique se traduisant par la mise en place de moyens techniques, financiers, réglementaires.

Programmation

Échéancier	Moyen terme (et études à court terme)
Maîtrise d'ouvrage	CPA, Communes
Partenaires	Etat, CCI, Organismes professionnels
Financement	Budget d'étude (la commune d'Aix s'est déjà engagée dans cette démarche) une étude sur les autres centres urbains est à projeter si les résultats d'Aix sont probants (100 000€) + budget de fonctionnement (très variable selon la solution choisie, de 100 000 à 500 000 € / an)



La sécurisation des déplacements automobiles et le traitement des principaux points noirs

8

PRIORITÉ



- Cette priorité est désormais centrale au sein des PDU “nouvelle génération”.

La sécurité est par essence à la fois un élément transversal et un invariant de programmation.

5 points névralgiques

De manière à ouvrir le débat sur la sécurité routière, il s'agit de traiter une série de points "névralgiques" au sein d'un dispositif de déplacements intégrant des obligations de sécurisation dans leur aménagement et la prise en compte des TC dans leur dimensionnement :

- Le secteur de la Barque et des échanges entre l'autoroute A8-la RD6 et la RN96
- Le secteur de Plan de Campagne où convergent la RD6, la A51, la RN8 et la RD543
- Le nœud Aix - Les Milles entre la RD9 et la A51 et les divers accès aux zones d'emplois et de commerces
- L'entrée de Aix Nord au droit de Célongy vers la Chevalière (RN7-RN296-rocade Ouest)
- La traversée de Vitrolles et le traitement des échanges RN113/A7 et du barreau RD9-RD20

Ces points névralgiques mettent en avant les conditions de gestion des grands flux au droit des principaux entrecroisements et points d'accès à des pôles de vie structurants la CPA. Ils ont été évoqués avec la 4^{ème} Priorité.

Le traitement des voiries secondaires

En parallèle, toute une série d'opérations sur des voiries secondaires sont à réaliser afin de sécuriser les déplacements de proximité. N'oublions pas que la majorité des accidents se déroulent sur des itinéraires empruntés au quotidien.

L' "Atlas Mobilité et Territoire" dresse l'inventaire des points qui sur chaque commune doivent faire l'objet d'aménagements.



PRIORITÉ 8 **LA SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES ET LE TRAITEMENT DES PRINCIPAUX POINTS NOIRS**

DÉMARCHE

Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres procédures

DIAGNOSTIC

Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives territoriales
Perspectives de mobilité
Concertation

SCÉNARIOS

Invariants
Scénario 1 "urgence"
Scénario 2 "rattrapage"
Scénario 3 "accélération"
Ossature projet
Concertation

PROJET

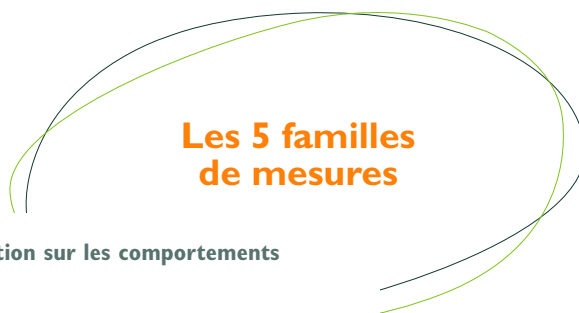
Priorité 1 Intermodalité & transport ferroviaire
Priorité 2 Transports en commun
Priorité 3 Stationnement
Priorité 4 Circulation automobile
Priorité 5 Vélo
Priorité 6 Marche à pied
Priorité 7 Livraisons de marchandises
▶ **Priorité 8 Sécurité des déplacements**
Priorité 9 Environnement
Priorité 10 Comportements & usages

IMPACT

Parts modales
Environnement
Coûts

8

É
T
R
O
P



Les 5 familles de mesures

8.1 L'action sur les comportements

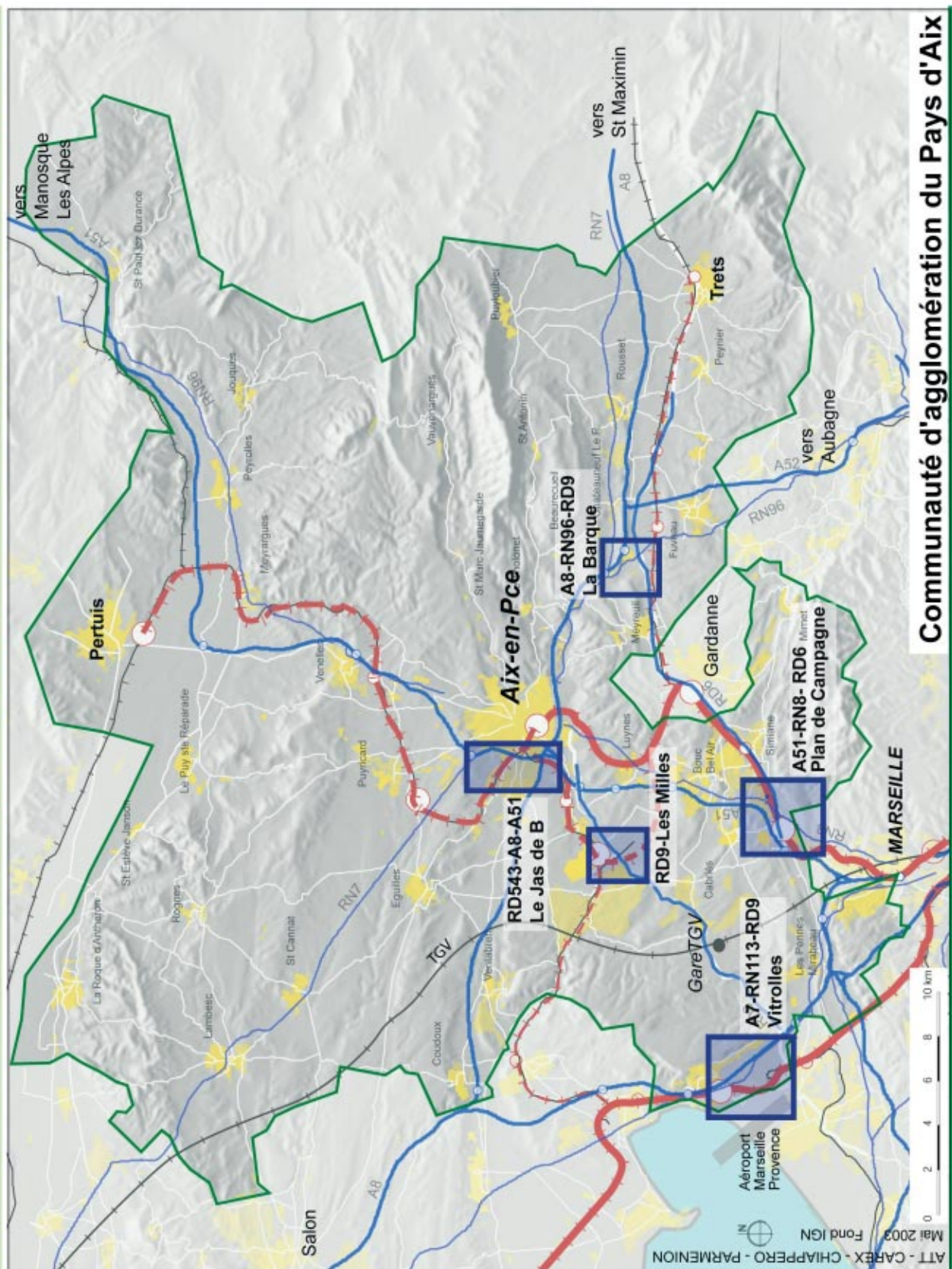
8.2 L'action sur les aménagements routiers

8.3 L'élaboration d'un un Plan de Modération des Vitesses

8.4 Le traitement des principaux points

8.5 La constitution d'une base de données centralisée "sécurité routière"

Priorité 8 : Les 5 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Agir sur les compor- tements	CPA	Département -Etat - Région			1.5	1.5			
2. Agir sur les aména- gements routiers	Département Etat Région CPA Communes		0.5			0.5			
3. Elaborer un Plan de Modération des Vitesses	CPA	Département -Etat - Région	0.15	2		2.15			
4. Traiter les principaux points noirs	Etat-Département-Région et CPA		0.5			0.5			
5. Une banque de don- nées centralisée	Etat-Département-Région et CPA				0.2	0.2			
Au total			0.65	2.5	1.7	4.85			





Action sur les comportements

Contexte

Agir sur les comportements revient à modifier certaines habitudes. L'incivisme est au cœur du débat. Pacifier les traversées de ville revient à pacifier les mœurs également. Or, la vitesse cristallise aujourd'hui la transgression. Elle est la responsable de près de la moitié des tués en France. Le stationnement sur trottoir en est une autre manifestation de cet incivisme.

Descriptif

Au service de cette mutation des comportements une batterie de mesures sera mise en œuvre.

- **Informier, sensibiliser afin de prendre conscience**

La CPA, accompagnée par les services de Police et de l'Education Nationale mettra en place une campagne de sensibilisation des risques automobiles auprès des jeunes et des actifs. Un effort particulier d'information auprès des enseignants et des élèves est à mener. Le PDU des jeunes aborde largement cette question (Cf. Priorité 10).

- **Mobiliser les jeunes**

La route reste la première cause de mortalité chez les jeunes. L'éducation des jeunes et leur formation à la sécurité routière sont des axes prioritaires de la politique nationale que l'on doit retrouver à l'échelle locale.

- **Mobiliser le monde de l'emploi**

Chacun en tant qu'employeur (administrations, entreprises privées, collectivités locales, partenaire social...) doit être conscient que le risque routier est le risque professionnel majeur. Le PDU prescrit la nécessaire élaboration d'un plan de prévention du risque routier pour les principales collectivités entreprises et services de l'Etat.





● **Former pour modifier les pratiques des conducteurs**

Des stages auprès de jeunes conducteurs sont à rendre obligatoire pour améliorer leurs connaissances et leurs compétences à l'occasion d'incidents de circulation pour apprendre à respecter le piéton et le cycliste. Les formations post permis doivent être développées tout comme la mise en place de l'offre de formation continue.

Pour les conducteurs novices, des rendez-vous d'évaluation (RVE) et pour les conducteurs expérimentés (plus de 10 ans de permis), des rendez-vous de perfectionnement (RVP) seront développés et intensifiés.

Les rendez-vous post-permis consistent en des stages de sensibilisation aux problèmes et dangers de la route et aux situations à risques (vitesse, alcool, fatigue, état de la route, du véhicule, etc...). La CPA souhaite prendre en charge une partie du coût de la formation aux côtés de ses partenaires : autres collectivités publiques, associations, Conseil Général, entreprises...

● **Réprimer au service du respect des piétons, cyclistes et autres automobilistes**

Le volet répressif du dispositif apparaît de fait incontournable dans la politique sécuritaire. Il doit manifester la volonté politique locale de briser une spirale. La reconquête des trottoirs en luttant contre le stationnement illicite, le respect des vitesses en particulier en ville, là où les piétons sont exposés, et sur les voiries empruntées par les cyclistes en est le mot d'ordre.

● **Aider le tissu associatif**

La CPA souhaite accompagner les associations militantes dans le domaine de la sécurité routière. Cela passe par l'instauration d'une concertation avec ces dernières afin d'identifier les grands chantiers à engager : respect du code de la route, l'alcool et les drogues au volant-la vitesse-les feux de croisement en période diurne, la sécurisation des déplacements nocturnes. Cette opération s'inscrit dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Programmation

Échéancier Dés le court terme

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires DDE - Région - Départements

Financement 1.5M€

Opération 8.2 Action sur les aménagements routiers

Contexte

Avec 311 tués entre 1997 et 2001, les routes de la CPA doivent être sécurisées. Les piétons et les vélos payent un lourd tribut dans les accidents de la route et la vitesse est impliquée bien trop souvent.

Descriptif

● Sécuriser les axes routiers

Dans la CPA, une politique de “sécurisation” des axes routiers sensibles est à engager ou à renforcer :

- la RN7, de Lambesc à Puyloubier : traitement sécuritaire dans les traversées de village,
- la RN113 dans les traversées de Vitrolles et des Pennes Mirabeau,
- la RN368 aux Pennes Mirabeau,
- la RN96 : traitement de la traversée de Meyrargues et Peyrolles.
- la mise en sécurité des passages à niveau : la Calade sur la RN7, Pin Porte Rouge sur la RN8, Venelles sur la RN96 (études en cours).

Les opérations programmées sont :

- le point d'échanges RN7-RD15 et RN7-RD917 à Lambesc,
- dans la traversée de Bouc Bel Air, les carrefours RN8-RD60-RD8 et RN8-RD60a dans le secteur de la Croix d'Or-Violesi,
- le croisement N96-RD6, priorité à la Barque.

Le PDU préconise une charte “Sécurité Routière”

qui vise à dresser un inventaire sécuritaire complet :

- du réseau structurant de la CPA : voies primaires et secondaires,
- de l'ensemble des points ayant fait l'objet d'accidents graves.

L'objectif est désormais de prévenir en amont plutôt que d'agir une fois les dégâts causés. Une cellule sécurité associant les services de la CPA et de l'Etat mais aussi de l'INRETS est à constituer pour assurer le suivi de la mise en œuvre.



● Sécuriser les accès scolaires

Un audit des systèmes de feux tricolores est à entreprendre sur l'ensemble du territoire et en particulier au droit des établissements scolaires. Ce type d'équipements est à généraliser à proximité de ces établissements et sur les principaux cheminements d'accès. La priorité est à donner aux scolaires et non plus aux autres modes. Le prolongement des phases de feux en faveur des piétons en est le mot d'ordre.

Programmation

Échéancier	Dès le court terme
Maîtrise d'ouvrage	Selon les opérations
Partenaires	Département - Etat - Région - CPA - Communes
Financement	En matière d'aménagements routiers, pas de compétence routière proprement dite pour la CPA. Un effort qui se donne à lire dans le traitement des entrées et traversées de ville. Dans les études et dans l'élaboration d'une charte. Inscription au CPER des travaux de passages à niveau. Budget étude : 500 000€

Opération 8.3

Plan de Modération des Vitesses

Contexte

L'élaboration d'un plan de modération de la vitesse traduit l'ambition de faire mieux cohabiter les usagers des rues des communes et des voiries de la CPA, notamment au regard du programme de zones 30 et du schéma vélo envisagés.

Cette mesure accompagne et supporte le programme de reconquête de l'espace viaire en faveur des modes doux. Intégrer tous les modes de déplacement et toutes les fonctions de la voie, assurer les meilleures conditions d'utilisation de la marche et du vélo dans la ville exige d'agir sur la vitesse.

Descriptif

Ce plan repose dans sa mise en œuvre sur :

- une classification des voies selon leur statut afin de décliner des classes de voies et de vitesses,
- une signalétique adaptée renseignant sur la vitesse autorisée,
- une campagne de mesures et si besoin de répression pour vérifier le bon respect

L'objectif est de contraindre les usagers à réduire leur vitesse suivant l'environnement traversé.

Concernant les voies urbaines, la tendance est à la réduction progressive à 30km/h dans les zones "denses" (cf zones 30).

Concernant les voies rapides urbaines, le réseau structurant de l'agglomération, les entrées d'agglomération, les zones de transition entre la rase campagne et la ville un maximum de 70km/h est à envisager (en particulier les rocade aixoises et dans la traversée de Vitrolles).

Concernant les entrées de ville, le 50 km/h est un seuil à étudier.

Programmation

Échéancier Dès le court terme : engagement des études

Maîtrise d'ouvrage CPA

Partenaires Département - Etat - Région

Financement 2M€ plus un budget étude de 150 000€

Opération 8.4

Le traitement des principaux points “noirs”

Contexte

Il a été identifié dans le cadre de la hiérarchisation du réseau routier, 5 points de convergence des grands bassins versants de la CPA et des grands réseaux de circulation. Ces 5 points constituent de fait des points névralgiques du système de déplacement communautaire.

Descriptif

Les 5 points névralgiques exigent des investigations “complexes” permettant de définir des besoins d'aménagement pris dans un dispositif multimodal :

- **La Barque** : point noir depuis trop longtemps, l'option de sécurisation routière avec suppression du tourne à gauche est un impératif du PDU. En parallèle, il convient d'accélérer la réalisation du barreau de liaison RD6-A8 vers l'échangeur du Canet.
- **Plan de Campagne** : dans le cadre de la réalisation du pôle d'échanges, un nouveau plan de circulation interne et d'accès à la zone est à anticiper avec les liaisons vers l'Arbois.
- **Aix Les Milles - RD 9** : le secteur Aix Sud est le plus surchargé du réseau CPA, l'option visant à compléter l'échangeur des Milles doit induire un allègement du trafic sur la A51 vers Aix.
- **L'entrée Aix Nord Célony** : il est envisagé une spécialisation des trafics routiers qui doit permettre de limiter les conflits et de sécuriser le nœud d'échanges.
- **La traversée de Vitrolles** : le traitement des contre-allées autoroutières de la RN113 doit accompagner le projet de réaménagement du système RD9-RD20 ; une nouvelle organisation des entrées-sorties sur la A7 est à promouvoir.

Ces 5 nœuds majeurs doivent évoluer dans leur mode de fonctionnement et de saturation. des analyses prospectives et de planification seront engagées.

Programmation

Échéancier	Dès le court terme engager les études
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage
Partenaires	Etat - Département - Région et CPA
Financement	Budget Etude de 500 000€ “cofinancement”

Opération 8.5

Constitution d'une banque de données “centralisée” en matière d'accidentologie routière

Contexte

On note un déficit d'information concernant la situation réelle de la sécurité routière dans le Pays d'Aix mais également à l'échelle de l'AMM.

Il existe un réel besoin de centraliser et de croiser les données des accidents sur les voies communales, départementales, nationales et autoroutières.

Descriptif

Différents fichiers sont disponibles, gérés soit par les communes (Aix), soit par les services de l'Etat. Il est attendu un croisement de ces données et des sources associées : police municipale, gendarmerie, pompiers... pour avoir une idée précise de la densité d'accidents, de leur localisation précise, des conditions de gravité.

Le PDU dans le cadre du suivi et de l'observatoire mais également de la structure pérenne à envisager à l'échelle de l'AMM “trans. PDU” programme la constitution d'une cellule “accident” au service de cet objectif.

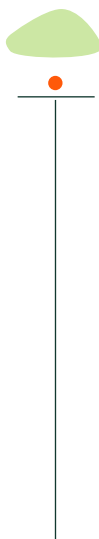
Programmation

Échéancier Dès le court terme engager les études

Maîtrise d'ouvrage Co maîtrise d'ouvrage

Partenaires Etat - Département - Région - communes - CPA

Financement Budget fonctionnement 200 000€



La réduction des nuisances et des pollutions : le traitement des points de gêne sonore et l'amélioration de l'environnement



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

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.



L'Air

L'enjeu du PDU est, conformément à l'esprit de la LAURE, d'offrir à chacun le "droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé".

La dégradation de la qualité de l'air est un problème de santé publique concernant chacun de nous.

Le diagnostic a mis en évidence la présence de deux sources de pollution dans le Pays d'Aix : la première, locale, due pour une large partie au trafic automobile, la seconde, extérieure au territoire, liée aux pollutions dites voyageuses (ozone) principalement industrielles.

L'évolution générale de la qualité de l'air dans le Pays d'Aix montre une légère amélioration (pour certains polluants) à mettre en relation avec le renouvellement du parc automobile et à l'application de normes de plus en plus restrictives.

Une étude est d'ailleurs en cours d'élaboration concernant l'utilisation de carburants et de véhicules moins polluants sur le parc de véhicules géré par la CPA.

En effet, les efforts réalisés au niveau industriel et au niveau de chaque véhicule émetteur par des améliorations des motorisations se traduisent par une diminution des émissions essentiellement pour le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote (NOx).

● Un enjeu de santé publique

Pour autant, ces améliorations ne doivent pas masquer une pollution bien présente qui pose un véritable problème de santé publique par les multiples pathologies qu'elle peut engendrer et qui est due à une augmentation constante du nombre de sources de pollution, en particulier augmentation du nombre de véhicules et de chauffages individuels.

En effet on considère qu'une fois tout le parc automobile "catalysé", les émissions sont évaluées sur un rythme proche de celui du trafic. Elles vont donc probablement de nouveau augmenter si rien n'est fait malgré l'amélioration des performances des véhicules et le renouvellement du parc...

En matière de santé, la problématique de la qualité de l'air liée aux transports repose sur 2 niveaux :

- la pollution de proximité qui concerne plus particulièrement le monoxyde de carbone (CO) et les particules en suspension,
- la pollution globale qui concerne les oxydes d'azote (NOx) et l'ozone.

Ces deux niveaux de pollution ont des effets à court et à long terme sur la santé des individus notamment les personnes les plus sensibles : les enfants, les personnes âgées...

L'action de la collectivité doit donc prendre en compte ces différentes pollutions et donc mener des actions globales de réduction de la pollution atmosphérique. Dans le même temps, des sites particuliers "confinés" (centre urbain dense comme sur Aix en Provence) nécessitent également des actions spécifiques.

L'objectif à poursuivre est donc une diminution du nombre des sources de pollutions, c'est à dire une diminution du nombre de véhicules, dans une proportion pouvant avoir une incidence positive sur la qualité de l'air.

Le bruit

● 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. Si le respect des niveaux réglementaires constitue une obligation pour les gestionnaires de voirie (70 dB(A) leq de 6h à 22h et permis de construire de l'habitation obtenu avant le 6 octobre 1978 sur le réseau routier national), l'objectif est de diminuer la part de population exposée à un niveau de bruit difficilement supportable.

La prise en compte des autres outils de planification

● Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)

Outre le respect des orientations du PRQA PACA qui constitue un engagement à minima, la recherche d'une amélioration générale de la qualité de l'air peut passer par plusieurs types d'actions comme le développement de flottes de véhicules moins polluants et le renforcement des restrictions de circulation en cas de dépassement des seuils réglementaires (de concentration de NOx et d'ozone).

● Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

D'autre part, les objectifs du PDU devront être réajustés afin d'être en accord avec ceux qui seront définis dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône, document actuellement en cours d'élaboration et qui devrait vraisemblablement être approuvé avant avril 2004.

● L'Observatoire du PDU

Dans le cadre de l'observatoire permanent de suivi du PDU, l'instauration d'un observatoire de suivi précis de l'environnement portant, au minimum, sur le bruit et l'air, permettra d'évaluer l'impact des mesures mises en œuvre dans le cadre du PDU.



PRIORITÉ 9
LA RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES POLLUTIONS :
LE TRAITEMENT DES POINTS DE GÊNE SONORE
ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

Les 5 familles d'opérations

- 9.1 La réduction des points de gênes sonores (+65db),
- 9.2 Le développement d'une flotte de véhicules moins polluants,
- 9.3 La sensibilisation par une meilleure information
- 9.4 La mise en place d'un tableau de bord de l'environnement.
- 9.5 La définition des mesures de circulation et stationnement à l'occasion des dépassements de seuils

L'environnement revêt, dans le cadre du PDU, une dimension transversale.
 Nombreuses sont les actions énoncées au cours de 8 précédentes priorités qui pourraient se trouver dans la priorité 9 tant elles sont favorables à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement.

Priorité 9 : Les 5 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etude	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Réduire les points de gênes sonores (+65db)	CPA Environnement	Gestionnaires de voiries	15			15			
2. Energie et flottes véhicules	CPA	ADEME- Etat	5			5			
3. Sensibiliser par une meilleure information	CPA Environnement,	Associations AIRMARAIX AIRFOBEP			5	5			
4. Mettre en place un tableau de bord de l'environnement	CPA Environnement	ADEME-AIRMARAIX - AIRFOBEP Région-Etat -Départements			1	1			
5. Définir les mesures de circulation et stationnement à l'occasion de seuils	Communes Etat	CPA-Préfecture- AIRMARAIX AIRFOBEP-ADEME			1	1			
Au total			20	7	27				

PRIORITÉ 9**LA RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES POLLUTIONS :
LE TRAITEMENT DES POINTS DE GÊNE SONORE
ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT**
Opération 9.1
**Réduction des points
de gêne sonore**

Contexte

La première phase d'une étude acoustique générale a été menée en 2002 sur l'ensemble du territoire. En complément, il faudrait préciser l'impact du projet sur les niveaux sonores et sur les populations exposées, de manière à obtenir une carte sonore du territoire, à simuler et à évaluer les actions correctives à entreprendre.

Descriptif

- **Une première étape déjà engagée**

Elle consiste à résorber de manière systématique les points de gêne sonore en collaboration avec les gestionnaires de voiries.

Par exemple, le protocole d'accord signé avec Escota vise les situations où l'environnement sonore est supérieur à 65 dB(A) leq de 6 à 22h et lorsque le permis de construire de l'habitation a été obtenu avant le 6 octobre 1978 sur le réseau routier national pour une nuisance comprise entre 65 et 70 dB(A).

Dans ce cas, la résorption des situations est financée à hauteur de 60% par la CPA et 40% par ESCOTA. Au delà de 70 dB(A) seuil réglementaire, les protections acoustiques sont à la charge d'ESCOTA (cf réglementation - circulaire du 12 décembre 1997).

La CPA envisage d'élaborer des partenariats avec l'ensemble des gestionnaires de voiries en Pays d'Aix.

- **La seconde étape**

Elle consistera à abaisser le niveau sonore sous le seuil de nuisance des 65 dB(A) pour les abords des grands axes routiers, autres qu'autoroutiers, notamment les RD (RD 9, RD 6) et le long des axes ferroviaires.





● **Un panel d'actions peut être mis en œuvre.**

Le choix devra se faire en fonction du contexte (type d'urbanisation et de bâti, relief, emprises au sol, ...) :

1. Action sur la chaussée :

Au dessus de 60 km/h le bruit de roulement sur la chaussée étant prépondérant, la mise en place d'enrobés peu bruyants (BBTM –bétons bitumineux très minces) permet d'obtenir fréquemment des réductions de l'ordre de 4 dB(A).

2. Implantation d'écrans :

En fonction de leur emplacement, la réalisation d'écrans acoustiques (murs ou buttes) peut permettre d'abaisser le niveau sonore de 3 à 6 dB(A). Des opérations ont d'ores et déjà été engagées.

3. Isolation de façades :

Cette solution demeure la seule vraiment efficace pour les immeubles hauts et les habitations isolées ou situées en hauteur par rapport à la voie et pour lesquelles l'écran est difficilement envisageable.

4. Limitation de la vitesse de circulation des véhicules

Cette mesure participe en corollaire à une amélioration de la sécurité, à des économies de carburants et à une baisse des émissions de NOx et par la fluidification du trafic.

La PDU précise qu'il convient désormais de prendre en compte la dimension "bruit" dans le cadre de nouveaux aménagements routiers, notamment en entrée de ville et lors de programmes de réhabilitation de logements.

Programmation

Échéancier	Moyen terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA Environnement
Partenaires	Gestionnaires de voiries
Financement	Ecrans antibruit de 300 €/ml à 750 €/ml en fonction du type de mur.
	Surcoût de l'ordre de 30 % pour la mise en œuvre de BBTM (plus coût d'entretien difficilement chiffrable).
	Estimation de l'effort communautaire : 15M€ à l'horizon du PDU

PRIORITÉ 9**LA RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES POLLUTIONS :
LE TRAITEMENT DES POINTS DE GÊNE SONORE
ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT****Opération 9.2.****Des véhicules moins polluants
pour les établissements publics,
collectivités, réseaux TC...****Contexte**● **L'équipement du réseau de la CPA en véhicules “propres”**

La mise en service d'un réseau moins polluant est un objectif déjà engagé afin de mieux respecter l'environnement suivant les recommandations du Plan Régional sur la Qualité de l'Air, 15% du parc véhicules du réseau urbain doit circuler à l'aide de carburant plus propre ...

Descriptif

Une étude en cours menée par la CPA va proposer les solutions en matière d'évolution des carburants sur les réseaux de la communauté (tests de carburants écologiques).

Il est ainsi envisagé un plan de renouvellement du parc TC, celui des véhicules du personnel de la CPA et des bennes à ordures utilisant un carburant “propre”.

La desserte organisée sur des véhicules de moindre capacité doit s'appuyer sur des véhicules propres. Ainsi, les TC deviendront un équipement de vie au quotidien où la 1ère voiture des populations du centre-ville sera un service propre, respectueux et inséré dans l'environnement.

Les dessertes dédiées des parcs relais tout comme les lignes minibus aixoises traversant le centre-ville constituent des opportunités en la matière.





Programmation

Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	ADEME - Région - Etat
Financement	5 M€ à l'horizon PDU Chiffrage délicat compris dans une enveloppe de 1 à 5M€ à l'horizon PDU. L'étude en cours du choix énergétique et du coût financier d'une politique du réseau propre permettra d'affiner le montant

PRIORITÉ 9**LA RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES POLLUTIONS :
LE TRAITEMENT DES POINTS DE GÊNE SONORE
ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT****Opération 9.3****Sensibilisation
par une meilleure information**

Contexte

La population aixoise est particulièrement consciente de la qualité de son cadre de vie.

Descriptif

Il faudra l'amener à comprendre les fondements des politiques de déplacement choisies et leur incidence sur l'environnement via un certain nombre d'actions :

1. La mise en place d'un système d'information :

- de la population et des usagers de la route sur la qualité de l'air,
- avant que ne surviennent les épisodes de pollution et lorsqu'ils arrivent,
- dans des lieux stratégiques : "périphérique" aixois, parcs relais, pôles d'échange,
- par des messages (PMV) incitant à laisser la voiture au garage ou au parking pouvant être gratuit pour l'occasion et au report modal.

2. La sensibilisation sur l'incidence des choix de modes de transport sur la qualité de l'air, la consommation énergétique et le bruit.**3. Les actions de sensibilisation et de communication auprès de la jeune génération (journées auprès des scolaires, PDU des Jeunes ...).**

Programmation

Échéancier Court terme**Maîtrise d'ouvrage CPA****Partenaires AIRMARAIX – AIRFOBEP - ADEME -
Atelier de l'Environnement****Financement 5 M€**



Opération 9.4

Un Tableau de bord environnemental

Contexte

Le suivi environnemental consiste en des mesures de concentrations de polluants (NOx, CO et Oz préférentiellement) et de niveaux de bruit.

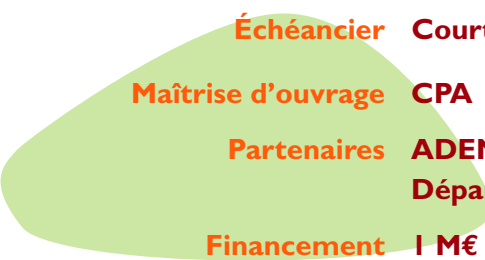
Descriptif

- **La création d'un observatoire permanent de suivi**

L'observatoire des impacts du PDU devra permettre de suivre les tendances en matière de pollutions dues à la circulation automobile :

- une sélection d'axes concernés par les reports de trafic dans le cadre du PDU fera l'objet d'une étude d'impact particulière (suivi des émissions avec l'appui du programme ESCOMPTE, surveillance des concentrations en polluants atmosphériques routiers, suivi de l'indice Atmo),
- un suivi particulier des niveaux de bruit sera opéré sur les points de gênes sonores identifiés au cours de la phase diagnostic en fonction des évolutions de trafics constatées avec une évaluation des incidences des mesures anti-bruit mises en œuvre et des taux de population exposée.

Programmation



Échéancier	Court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	ADEME - AIRMARAIX - AIRFOBEP - Région - Etat - Départements
Financement	1 M€

PRIORITÉ 9**LA RÉDUCTION DES NUISANCES ET DES POLLUTIONS :
LE TRAITEMENT DES POINTS DE GÊNE SONORE
ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT****Opération 9.5.****Définition des mesures
de circulation et stationnement
à l'occasion de dépassements
de seuils****Contexte**● **La procédure départementale de recommandation/alerte
comporte deux niveaux.**

- Le premier niveau consiste à informer le public et à diffuser des recommandations sanitaires.
- Le second niveau comporte, la diffusion des recommandations sanitaires d'usage ; la mise en œuvre de mesures de "restriction" de certaines activités concourant à l'élévation des concentrations du polluant considéré ; la réduction de la vitesse.

Dans les Bouches-du-Rhône, pour l'ozone, l'application de la procédure d'alerte se traduit par une diminution de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau.

Cette mesure n'a qu'un caractère incitatif, aucune mesure coercitive n'étant associée. Cette situation renvoie une mauvaise image laissant croire que les pouvoirs publics eux mêmes ne sont pas convaincus de l'utilité de la mesure. Elle perd son rôle de sensibilisation vis à vis des usagers de la route.

Pour le dioxyde d'azote, les mesures restrictives de la procédure d'alerte ne concernent que Marseille. La CPA peut être concernée par de tels pics de pollution ; aucune mesure n'est prévue dans ce cas.

Descriptif

La mise en œuvre d'une politique volontariste s'inscrivant dans la durée en matière de qualité de l'air s'articulera autour de deux séries d'actions pour une part locales, concernant le territoire de la CPA ; et d'autre part au niveau de l'AMM.

● **La mise en place des mesures correctrices
en cas de pic de pollution :**

- gratuité des transports en commun couplée à la gratuité des parcs relais, gratuité du stationnement

- **Le rapprochement avec les autres services partenaires à l'échelle de l'AMM :**

- étude conjointe des mesures globales à prendre en cas de pollution constatée ou prévue au niveau départemental. La cohérence des actions entre acteurs est essentielle.

- **La mise en place d'un outil de suivi :**

- permettant d'évaluer l'impact des mesures prises à chaque pic de pollution (O3, NOx), l'objectif étant, à terme, la raréfaction voire la suppression de ces événements.

Ces mesures s'inscrivent dans la perspective du Plan de Prévention de l'Atmosphère en cours d'élaboration qui envisage des mesures draconiennes pour réduire les émissions de polluants, notamment au regard de l'ozone. Il devrait s'agir de mesures techniques sur le parc de véhicules ou de mesures organisationnelles sur les modes de transport

Programmation

Échéancier Court terme

Maîtrise d'ouvrage Communes Etat

Partenaires CPA-Préfecture – AIRMARAIX – AIRFOBEP-ADEME

Financement 1 M€



Une campagne de sensibilisation /éducation des populations

10

PRIORITÉ



● A travers cette 10^{ème} priorité c'est la mise en œuvre du PDU qui est en question. C'est un aspect essentiel.

Elle repose sur :

- Des actions de sensibilisation / pédagogie / éducation / information
- La constitution d'une cellule ou mission PDU au sein de la CPA
- Une écoute continue (cf. le PDU Citoyen de la concertation) : le Suivi Citoyen aux côtés d'un Comité d'évaluation du PDU qui encadre la mise en œuvre du projet
- Une évaluation en temps réel puis une révision à 5 ans



L'ambition du PDU est de proposer un projet citoyen et de privilégier la continuité du travail collectif et partenarial mis en place à l'occasion des phases d'étude du PDU.

Des grands projets aux petites opérations, l'initiative individuelle ou associative qui favorise le report modal est à encourager.

L'aide au développement durable est à privilégier. Le PDU citoyen en est la manifestation.

Le suivi citoyen engagé doit permettre d'enclencher un principe de solidarité et de formuler des propositions d'actions pour mieux organiser les déplacements des personnes et des biens en améliorant l'existant, à la fois sur le court terme mais aussi à long terme. Elles se traduisent par des engagements de tous les acteurs et à tous les niveaux.

Les bases d'une citoyenneté de la mobilité

On posera ainsi les bases d'une citoyenneté de la mobilité en identifiant des supports d'actions, en définissant des acteurs et quels sont les moyens à mettre en œuvre.

Ainsi, le principe de la solidarité citoyenne doit poursuivre les objectifs suivants :

- Favoriser les initiatives individuelles et collectives
- Encourager le développement d'opérations ponctuelles
- Faciliter les démarches innovantes
- Se donner les moyens d'étendre et d'amplifier des actions existantes
- S'impliquer dans une démarche solidaire à l'échelle de l'agglomération
- S'associer dans des projets de sensibilisation, de communication

Le PDU c'est également un financement et une mise en œuvre

● Un label PDU

Les clés de financement de certaines opérations vont être associées au respect des chartes en particulier celles des modes doux. Les chartes s'appréhendent comme des cahiers de clauses techniques qui par leur respect confèrent un label PDU à l'opération engagée.

● Un tableau de bord

En parallèle, la mise en œuvre est à suivre au sein d'un tableau de bord regroupant une série de critères et indicateurs. Ce tableau de bord permet d'apprécier la concrétisation du PDU, d'évaluer les performances et d'anticiper son actualisation.

PRIORITÉ 10

UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION/ÉDUCATION DES POPULATIONS

10

Les 5 opérations prioritaires :

10.1 Un conseil en mobilité : encourager les Plans de Déplacements Etablissements-Faciliter le covoiturage et l'initiative en faveur des modes alternatifs

10.2 Le PDU des jeunes

10.3 La mise en œuvre et le suivi citoyen du PDU

10.4 Un label des opérations du PDU

10.5 Un tableau de bord et de mise en œuvre du PDU

Priorité 10 : Les 5 Opérations	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Coût en Millions d'Euros				Horizon		
			Etudes	Investis- sement	Fonction- nement	Total	CT	MT	LT
1. Un Conseil en Mobilité	CPA	Etat-Départements-			1	1			
2 Le PDU des jeunes : transport citoyen	CPA	ADEME- l'Atelier l'Environnement-CPIE du Pays d'Aix- communes-Education nationale - rectorat- les CFA			0,12	0,12			
3. La mise en œuvre et le suivi citoyen du PDU	CPA	associations du Pays d'Aix-Collectivités locales-Départements- Région-Etat-			1	1			
4. Un label des opéra- tions PDU	CPA	Communes- Départements-- Région-Etat		0,05		0,05			
5. Un observatoire du PDU : suivi et mise en œuvre	CPA	les AOT de l'AMM			1	1			
Au total				0,05	3,12	3,17			

Opération 10.1 La mise en place d'un Conseil en Mobilité

Contexte

La SRU impose aux autorités de transport de mettre en place à la fois un service d'information multimodale et un conseil en mobilité :

"L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place (...) un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants" (art. 123)

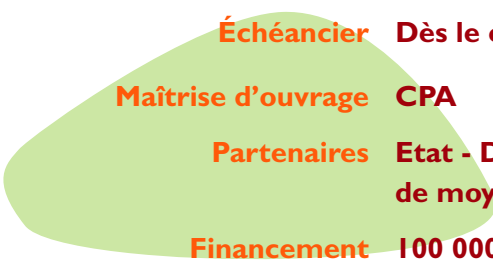
Descriptif

Le PDU de la CPA ambitionne la mise en place d'un conseil en mobilité avec, entre autres, les missions particulières suivantes :

1. Le développement de **plans de mobilité des établissements** afin d'inciter au report modal de la voiture sur les autres modes (TC et covoiturage) notamment pour les déplacements domicile-travail et professionnels.
2. Un ensemble de mesures dans différents domaines : information/organisation du co-voiturage, mesures tarifaires pour l'accès aux transports collectifs (abonnements...), gestion du stationnement au lieu de travail, facilitation de l'usage et du stationnement des vélos...
3. En parallèle, **faciliter le covoiturage** en favorisant les initiatives qu'elles soient individuelles, privées associatives.
4. La promotion de **l'auto partagée** qui est associée à une autre manière de vivre en ville sans véhicule en propre.
5. **La diffusion et la participation de l'accès à l'information multimodale** afin de permettre au public de choisir le mode et l'itinéraire le plus adapté à son déplacement.

Le PDU programme la mise en place d'un **Conseil en Mobilité** au service de la satisfaction des 5 objectifs précédents.

Programmation



Échéancier	Dès le court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	Etat - Départements pour certaines actions une synergie de moyens est à envisager avec les autres AOT de l'AMM
Financement	100 000 € sur les 10 années : 1M€ à l'horizon PDU



Opération 10.2. Le PDU des jeunes : le transport citoyen

Contexte

Le PDU propose la mise en place d'un "PDU des Jeunes", une opération de sensibilisation en direction des 8/12 ans de l'ensemble des écoles du territoire, des Centres de Formation des Apprentis ainsi que des Centres de loisirs et Centres aérés.

Les Conseils Municipaux des Jeunes (Aix-en-Provence et Venelles) seront également invités à approfondir leurs connaissances sur le thème des "Déplacements". Cette action de sensibilisation et d'information doit permettre de renforcer et développer le sentiment d'appartenance au Pays d'Aix.

Descriptif

En s'adossant à l'Atelier de l'Environnement - CPIE du Pays d'Aix, la CPA bénéficie d'une structure expérimentée et disponible pour visiter les classes et animer les ateliers PDU. Cet organisme, qui regroupe une soixantaine d'associations, bénéficie d'une convention triennale avec la Communauté du Pays d'Aix et a largement été associé aux phases de concertation du PDU.

Son principe d'action concernant le PDU des Jeunes est un programme pédagogique à la carte, fort de quatre formules destinées aux scolaires du cycle 3 (CE2 au CM2), aux périscolaires (centres sociaux et centres aérés) et aux centres de formation.

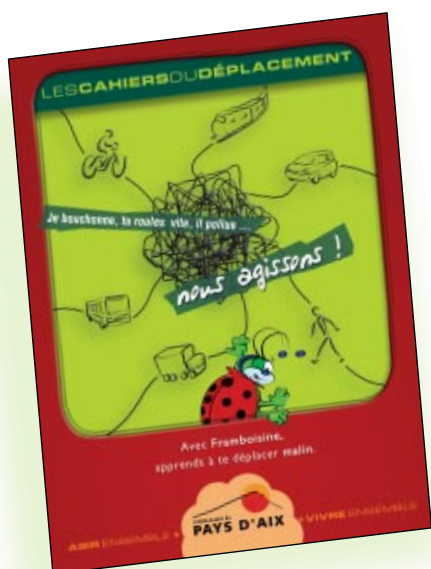
1. Formule de sensibilisation :

- mise à disposition des écoles d'un "kit PDU" (cahier de l'élève, guide de l'enseignant, CD Rom...) permettant aux enseignants de sensibiliser les élèves de leurs classes de manière autonome.

2. Formule interactive :

- participation des classes ou des groupes à une visite d'une demi-journée sur le lieu d'une exposition développant le thème des déplacements et accompagnée d'une animation faite par un éducateur environnement.





3. Formule d'approfondissement :

- pour les classes ou groupes les plus motivés qui souhaitent réaliser un travail en profondeur au cours de l'année scolaire sur la thématique des déplacements. Un éducateur environnement sera mis à disposition de chaque classe participante afin d'accompagner le projet. Les jeunes pourront ainsi proposer des solutions pour améliorer leurs conditions de déplacements (accessibilité et cheminements à l'école, sécurité routière aux abords des établissements et équipements publics...)

4. Formule de rencontre ou sortie :

- une approche approfondie de la thématique des déplacements s'adressant spécifiquement aux Centres de Formation d'Apprentissage (CFA) de la Communauté qui choisissent parmi deux formes proposées (rencontre ou sortie).

Les travaux des jeunes seront restitués au printemps 2004, lors de la journée mondiale de l'environnement. La CPA décernera alors aux classes lauréates des distinctions et des récompenses.

Programmation

Échéancier	Dès le court terme
Maîtrise d'ouvrage	CPA
Partenaires	ADEME - l'Atelier de l'Environnement - CPIE du Pays d'Aix- communes - Education nationale - rectorat-CFA
Financement	120 000€

PRIORITÉ 10

UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION/ÉDUCATION DES POPULATIONS

Opération 10.3

La mise en œuvre
et le suivi citoyen du PDU

Contexte

La mise en œuvre du PDU s'adosse sur la constitution d'une cellule ou **mission PDU** qui s'appuie sur les diverses compétences de la CPA.

Descriptif

● Le Suivi citoyen du PDU

Le Suivi citoyen permet aux représentants de la société civile, en partenariat avec les différentes institutions assurant la maîtrise d'ouvrage de la mise en œuvre du projet, d'en assurer un suivi qualitatif et quantitatif. C'est le fondement de la démarche partenariale et de la pérennité de la concertation engagée dans le cadre de l'élaboration du PDU.

● Le Comité d'évaluation – concrétisation de l'opération

Les comités de suivi regroupent les partenaires assurant la maîtrise d'ouvrage de la mise en œuvre du projet :

- Rythme de travaux, calendrier et déclenchement des opérations, mise à jour des objectifs et évaluation des performances des actions, préparation budgétaire pour l'année à venir... composent les ordres du jour.

Le support technique est constitué des chartes de mise en œuvre ou le label PDU.

Programmation

Échéancier Dés le court terme

Maîtrise d'ouvrage Mission PDU

Partenaires Les représentants des principales associations du Pays d'Aix - Collectivités locales-Départements

Financement 100 000€ par an soit 1M€ sur l'horizon du PDU

Opération 10.4

Un label des opérations PDU

Contexte

La mise en œuvre du PDU s'appuie sur un appareillage technique et méthodologique : **“Les chartes comme supports techniques de mise en œuvre ou le label PDU”**

Descriptif

Les chartes thématiques constituent des guides méthodologiques qui visent à encadrer les aménagements sur le territoire communautaire.

- **Un label PDU est mis à jour :**

Il permet d'autoriser le co-financement des opérations suivant deux critères :

- **Les caractéristiques techniques de l'opération,**
- **La compatibilité de l'opération avec les prescriptions du PDU.**

Les chartes sont des documents de référence qui permettent à l'ensemble des acteurs d'avoir le même niveau d'information s'agissant notamment des contraintes pré définies des aménagements et de leur accompagnement sur le plan financier par les différents partenaires.

Elles apportent aux différentes étapes de la démarche un appui méthodologique et technique nécessaire à la prise en compte des différents modes de déplacement et des enjeux urbains.

En outre, le respect des prescriptions constitue une clé du financement.

- **Un label PDU c'est à la fois :**

- **Une condition pour une opération à engager et donc à financer.**
- **Un critère de qualité d'une opération réalisée.**
- **Un outil et un instrument de mesures de la concrétisation du PDU.**
- **Un outil de communication auprès du public.**

Programmation

Échéancier Dés le court terme

Maîtrise d'ouvrage Mission PDU de la CPA

Partenaires Communes - Départements - Région - Etat-

Financement 50 000€ en étude, définition et communication

PRIORITÉ 10

UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION/ÉDUCATION DES POPULATIONS

Opération 10.5

Un observatoire du PDU : suivi et mise en œuvre à l'échelle métropolitaine

Contexte

Si la mise en œuvre du PDU s'adosse sur la constitution d'une cellule ou mission PDU, elle repose sur une batterie d'indicateurs.

Descriptif

Ces indicateurs sont à regrouper au sein d'un **observatoire du PDU**.

Il va témoigner de la mise en œuvre du PDU et permettre le suivi des performances, des mesures et des opérations.

Cela sous-tend la compilation de données diverses de fréquentation et d'usage des infrastructures et des modes de transport.

L'usage des TC routiers et ferrés, la fréquentation des centres et villes et le niveau de l'activité commerciale, la fréquentation des parcs de stationnement... sont au cœur du dispositif.

Mieux connaître l'usage de l'automobile, apprécier les performances sur les différents réseaux... exigent de mettre en place une cellule qui centralise des données de fréquentation et croisent des éléments de divers horizons.

Il permet également de confronter les objectifs modaux et d'environnement avec les états réellement recensés.

Au regard des interfaces et des équipements partagés inscrits dans le champ du PDU de la CPA, c'est la dimension métropolitaine qui est en jeu.

Cet observatoire est donc à élargir et à ouvrir aux autres AOT et ce au sein d'une **coopération intercommunautaire à l'échelle de l'aire métropolitaine**.

Programmation

Échéancier Dès le court terme

Maîtrise d'ouvrage Mission PDU

Partenaires Collectivités locales - Départements - Région - Etat - CUM-SITCA - SMITEEB...les AOT de l'AMM

Financement 100 000€ par an soit 1M€ sur l'horizon du PDU

L'impact du PDU
sur les
déplacements
et l'environnement

IMPACT



Les effets et les coûts du projet de PDU

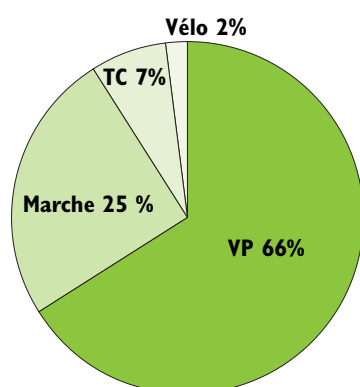
Les parts modales projetées sur tous les modes : les effets déplacements

Le projet de Plan de Déplacements Urbains ambitionne une inversion des parts modales dans la CPA, à la fois dans les déplacements internes comme dans ceux externes.

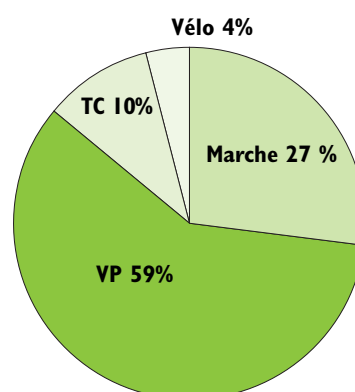
● Les objectifs du PDU en termes de parts modales

- Consolider la marche à pied: passer de 25 à 27% des déplacements dans nos communes
- Freiner la croissance du trafic automobile: passer de 66 à 59% des déplacements
- Faire des Transports en Commun "l'alternative" : croître de 7 à 10%
- Doubler les déplacements en vélo : de 2 à 4%

Les parts modales dans la CPA en 2003



Les parts modales dans la CPA en 2013



● Les déplacements à l'horizon du PDU :

Plus de 20% de déplacements supplémentaires qui se reportent vers les Transports Collectifs et des modes doux au détriment de l'automobile.

Modes	Flux de déplacements				Progression	
	2003	En %	2013	En %	en volume	en %
TC	101 000	7%	156 000	10%	55 000	54%
Marche	325 000	25%	416 000	27%	91 000	28%
Vélo	26 000	2%	60 000	4%	34 000	131%
Automobile	858 000	66%	937 000	59%	79 000	9%
	1 310 000	100%	1 569 000	100%	259 000	20%

Les parts modales projetées pour les seuls modes mécanisés : les effets croisés dans l'usage des TC et de l'automobile

L'état actuel des parts de marché traduit l'omnipotence de l'automobile dans les flux internes à la CPA (avec des proportions relativement moindres dans les flux externes).

- **Etat actuel des flux (externes et internes) par mode :
960 000 déplacements mécanisés**

On recense vers et dans le Pays d'Aix plus de 1 millions de déplacements mécanisés dont 89.5% en voiture

Parts modales mécanisées en 2003					
Flux 2003	VP	Part modale	TC	Part modale	
Flux externes	265 350	88,7%	33 700	11,3%	299 050
Flux internes	592 650	89,8%	67 400	10,2%	660 050
	858 000	89,5%	101 100	10,5%	959 100

- **Evolution en 2013 :
+130 000 déplacements mécanisés “attendus” ad minima**

En 2010, on recensera vers et dans le Pays d'Aix près de 1.1 millions de déplacements mécanisés. La répartition modale dans le cas d'une évolution au fil de l'eau à l'horizon 2013 s'accompagne d'une dégradation de la part modale des TC : de 10.5% à 9.7% de déplacements en TC

Si rien n'est fait en faveur des modes alternatifs

Horizon 2013	VP	Part modale	TC	Part modale	
Flux externes	305 200	89,6%	35 400	10,4%	340 600
Flux internes	681 650	90,6%	70 800	9,4%	752 450
	986 850	90,3%	106 200	9,7%	1 093 050

L'évolution au fil de l'eau entraîne un recul de la part des TC sur les 2 courants d'échanges.

Les résultats attendus avec le PDU

Parts modales TC et VP dans le cadre du projet de PDU					
Horizon 2013	VP	Part modale	TC	Part modale	total
Flux externes	290 300	85,2%	50 300	14,8%	340 600
Flux internes	647 100	86,0%	105 350	14,0%	752 450
	937 400	85,8%	155 650	14,2%	1 093 050

Les objectifs du PDU nous amènent à une progression des parts modales TC en internes et externes importantes dans les modes mécanisés.



Les effets attendus sur l'environnement

L'ensemble des priorités et des opérations du PDU est en définitive orienté vers une amélioration de la qualité et du cadre de vie.

Les évolutions de trafics des modes mécanisés permettent d'envisager un impact positif dans le domaine de la qualité de l'air comme du bruit.

● La Qualité de l'air

L'évolution tendancielle

En matière de qualité de l'air, une évolution tendancielle générale se dessine.

En dehors de toute diminution du trafic automobile, on attend pour les prochaines années une baisse substantielle des émissions routières de CO, NOx, COV et particules en raison du renouvellement du parc automobile et de l'application de normes sur les émissions de plus en plus draconiennes.

Ainsi, pour les quatre polluants précédents, la diminution des émissions atteint des proportions de 62 à 71 %. Pour les gaz à effet de serre (CO₂) et la consommation énergétique on s'attend à une augmentation dans de faibles proportions.

Cette évolution tendancielle ne doit pas masquer l'amélioration qui peut être attendue de toute action entreprise pour limiter l'accroissement du volume de trafic. Cette amélioration se traduira par une accentuation de la baisse des émissions polluantes.

Les effets du projet

Le projet de PDU, prévoyant une augmentation du nombre de déplacements tous modes confondus de 21 % à l'horizon 2013, se traduit en matière d'émissions polluantes par les données générales du tableau suivant :

Evolution des émissions polluantes entre "Fil de l'eau 2013" et "Projet 2013"					
Consommation énergétique	CO	CO ₂	NOx	COV	Particules
- 7 %	- 6,5 %	- 7 %	- 22 %	- 11 %	- 12 %

Le territoire CPA constitue une entité vaste sur laquelle une quantification localisée des variations de trafics reste délicate.

Aussi, le PDU dans le cadre de l'observatoire environnemental, mettra en place un certain nombre d'indicateurs qui seront suivis et analysés afin d'évaluer les actions du PDU et de les adapter.

La dimension métropolitaine

La question des pollutions "voyageuses" dépasse le cadre strict du territoire de la CPA. Les effets attendus d'un rapprochement avec les services partenaires à l'échelle de l'AMM est la cohérence des actions et l'efficacité des mesures de lutte contre les pics de pollution.

● Le Bruit

Aujourd'hui de nombreux points noirs bruit sont identifiés sur le territoire CPA ; de multiples plaintes portant sur le bruit routier sont enregistrées et des actions de résorption des points noirs sont amorcées.

Une projection à l'horizon 2015 donne, en l'absence de mesure spécifique, un total de 21 500 habitants exposés à plus de 65 dB(A), soit plus de 6 % de la population.

La mise en œuvre systématique des mesures de lutte contre le bruit permettra, à court terme, de supprimer les points noirs bruit et de diminuer voire supprimer le nombre d'habitants exposés à plus de 65 dB(A).

Les coûts du projet de PDU

Pour chaque priorité du PDU et par opération, il a été réalisé une estimation du budget alloué par la CPA.

Il est distingué le montant des études de ceux de fonctionnement et d'investissement.

Au total, un effort de près de 140 millions d'Euros HT est à anticiper sur les 10 ans à venir.

Ce budget est synonyme d'un engagement fort pour la CPA, soit environ 14 millions d'Euros par an.

Au total, près de 45% du montant est alloué au fonctionnement, ce qui marque une volonté de s'inscrire durablement dans le développement harmonieux et maîtrisé du territoire.

Concernant la part études, elle est ici référencée ad minima. En effet, dans le cadre de certaines opérations, elle est comprise dans le volet "investissement".

On rappellera que les opérations ferroviaires inscrites au contrat de Plan ne sont pas comprises dans l'évaluation du coût du PDU. De même, les grandes opérations routières ne sont pas intégrées au PDU.

Les 10 priorités du PDU	Etudes	Investissement	Fonctionnement	Coût en M€
1. La programmation de pôles d'échanges sur le réseau ferré	0,05	6,0	1,5	7,55
2. L'amélioration des performances des TC	0,05	11,0	47,5	58,55
3. Une nouvelle politique de stationnement et l'aménagement de parcs relais	0,15	7,0		7,15
4. La suppression du transit automobile dans les zones urbaines associée à une politique de traitement des traversées de villes		4,0		4,0
5. La mise en œuvre d'un plan Vélo pour sécuriser une pratique dangereuse	-	10,1		10,1
6. Le traitement des principaux franchissements et axes piétonniers		14,5	0,3	14,8
7. Une meilleure réglementation concernant les livraisons en ville	0,2		2,6	2,8
8. La mise en œuvre de grands chantiers routiers (fonctionnalité et sécurité)	0,7	2,5	1,7	4,9
9. La réduction des nuisances et des pollutions		20,0	7,0	27,0
10. Une campagne de sensibilisation concertation - consultation - éducation - formation des populations		0,05	3,12	3,17
Total en M€	1,15	75,15	63,72	140,02

En résumé, le PDU nécessite environ 140 Millions d'Euros HT pour 10 ans.

DÉMARCHE

Cadre légal
Méthodologie
Acteurs
Concertation
Autres
procédures

DIAGNOSTIC

Déplacements
Territoire
Environnement
Perspectives
territoriales
Perspectives
de mobilité
Concertation

SCÉNARIOS

Invariants
Scénario 1
"urgence"
Scénario 2
"rattrapage"
Scénario 3
"accélération"
Ossature projet
Concertation

PROJET

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviaire
Priorité 2
Transports
en commun
Priorité 3
Stationnement
Priorité 4
Circulation
automobile
Priorité 5
Vélo
Priorité 6
Marche à pied
Priorité 7
Livraisons de
marchandises
Priorité 8
Sécurité des
déplacements
Priorité 9
Environnement
Priorité 10
Comportements
& usages

IMPACT

Parts modales
Environnement
Coûts

Plan de Déplacements Urbains

ANNEXES

La mise en oeuvre du PDU "études et chartes"

Il a été recensé :

- d'une part, les études en cours qui impactent ou dont les résultats sont à intégrer dans la mise en oeuvre du PDU,
- d'autre part, les principales études propres au PDU à mettre en oeuvre à court terme,
- enfin, les chartes à rédiger au service d'un label des opérations à venir du PDU.

Principales études en cours

- Etude d'aménagement des pôles d'échanges des Milles, de Plan de Campagne, Aix centre (Conseil Général 13)
- Schéma des Transports Collectifs communautaires (dont scolaires) (CPA)
- Etude d'aménagement de TCSP dans Aix (CPA-Ville d'Aix)
- Etude sur la desserte interne en TC de Pertuis (CPA)
- Etude de définition d'une stratégie d'accès pour les PMR sur les principales lignes régulières dont Aix-Marseille (Conseil Général 13)
- Etude de définition d'une tarification intégrée à l'échelle de l'AMM (Conseil Général 13 et les AOT de l'AMM)
- Etude de localisation de P+R aux entrées d'Aix (CPA)
- Etude de desserte d'un P+R au sud d'Aix (CPA-Ville d'Aix)
- Etude sur les parcs de stationnement de la ville d'Aix (Mignet) (Ville d'Aix)
- Etude du traitement des entrées de ville (CPA)
- Etude d'aménagement de la gare routière à Trets (CPA)
- Etude de déviation et traversée de Pertuis (Conseil Général 13, Conseil Général 84, Etat)
- Etude de mise en place d'Espaces Logistiques Urbains (Ville d'Aix)
- Etude d'un Plan de Prévention de l'Atmosphère (Etat)
- Etude en matière d'évolution des carburants sur les réseaux de la communauté (CPA)
- Etude d'un Plan de Déplacements Etablissements de la ville d'Aix (Ville d'Aix)
- Etude sur la sécurisation des points d'arrêts TC sur l'ensemble du territoire (CPA)
- Etude de la déviation de Peyrolles (DDE)

Etudes à réaliser

Priorité 1

- Etude de faisabilité technique et définition du service sur la ligne Gardanne-Trets
- Etude d'opportunité et de clientèle sur la réouverture au trafic voyageur de la ligne Rognac et les Milles vers Aix

Priorité 2

- Etudes sur l'aménagement de sites propres dans la CPA
- Etude d'opportunité d'un tramway dans Aix et sa périphérie
- Etude sur l'usage familial des TC...quelles réflexions à engager ?

Priorité 3

- Etude de définition de nouvelles normes de stationnement dans la CPA
- Etude d'implantation de P+R à l'échelle de la CPA

Priorité 4

- Etude d'opportunité concernant la réalisation d'un échangeur autoroutier sur la A55 dans le secteur du Jas de Rodés.
- Etude de trafic pour compléter l'échangeur de Coudoux/A8
- Etude d'une liaison Arbois-Plan de Campagne

Priorité 5

- Etude préalable à l'élaboration d'un schéma vélo à l'échelle communautaire
- Etude concernant un réseau communautaire d'"itinéraire vélo" sur les voies secondaires

Priorité 6

- Etude concernant la réalisation d'un Plan de Déplacements vers l'Ecole
- Etude d'un plan des services et équipements accessibles aux PMR à l'échelle de la CPA

Priorité 8

- Audit des systèmes de feux tricolores afin de sécuriser les abords de tous les établissements scolaires
- Etude d'un Plan de Modération des vitesses
- Etude d'analyse prospective et de planification des points noirs de la CPA
- Etude préalable concernant la création d'un observatoire de l'accidentologie

Priorité 9

- Etude d'impact des projets sur les niveaux sonores et sur les populations exposées

Priorité 10

- Etude de définition des indicateurs de suivi du projet

Chartes à rédiger au service d'un label des opérations du PDU de la CPA

- Charte "modes doux" : traitement et sécurisation des déplacements piétons et vélos
- Charte "Sécurité routière" de la CPA
- Charte de Qualité de service à offrir dans les TC
- Charte "Sécurité Transport" (en cours)
- Label ou charte PDU dans les aménagements dédiés à une autre gestion des opérations de livraison



Les indicateurs du PDU

Dans la perspective de la mise en œuvre et du suivi du PDU, il convient d'anticiper la définition d'une série d'indicateurs, conformément à la priorité 10.

Ces indicateurs vont permettre de mesurer la concrétisation des fiches opérations et leur performance.

Ces indicateurs peuvent être classés par priorités. Ils peuvent aussi faire l'objet d'un suivi plus modal ou thématique selon les chapitres de la loi SRU.

1. La programmation de pôles d'échanges ferroviaire et le développement de l'intermodalité

Usage : Fréquentation des lignes ferroviaires

- Nombre de déplacements annuels
- Nombre de voyages effectués / Nombre de km annuels
- Fréquentation des pôles d'échanges : clients-véhicules-lignes TC-vélo
- Fréquentation des gares et taux de correspondance TER-TC pour les transports d'agglomération

Offre : Niveau de service

- Km commerciaux totaux annuels produits
- Km commerciaux totaux annuels produits/hab

Équipements : amélioration de la couverture et nouveaux équipements

- Km de lignes/km²
- Nombre de haltes-gares-pôles ouverts au public

2. Des transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés : protection et cadencement

Usage : Fréquentation des lignes

- Nombre de déplacements annuels par réseau et par ligne
- Nombre de voyages effectués / Nombre de km annuels

Offre : Niveau de service- amélioration de la couverture

- Km commerciaux totaux annuels produits
- Km commerciaux totaux annuels produits/hab
- Km de lignes/km²

Fréquence TC urbains et interurbains

- Km annuels bus / superficie du PTU
- Km annuels cars / superficie CPA

Fiabilité et site propre :

- Vitesse commerciale : km/h sur lignes et réseaux
- TCSP : nombre de km de voies bus-cars protégées/nombre de km total du réseau

Qualité : vitesse commerciale

- Age moyen des parcs véhicules

- Nombre et % de véhicules propres
- Offre du week-end exprimée en % de l'offre en km des samedis et dimanches rapportée à l'offre des jours ouvrables
- Amplitude du service : nombre d'heures entre le 1er et le dernier service commercial par réseau

Financier

- Investissement en Euros rapporté à la population du PTU qui permet de mesurer l'effort financier des villes et des réseaux en fonction de la taille des agglomérations
- Recettes annuelles sur tout le réseau
- Dépenses annuelles sur tout le réseau
- Recettes / Dépenses
- Subventions et compensations tarifaires versées par la CPA à l'équilibre financier du réseau et au financement des mesures tarifaires (en /hab.du PTU)

3. Une nouvelle politique de stationnement en liaison avec l'aménagement à court terme de parcs relais

Stationnement en parcs relais

- Nombre de places de stationnement créées en périphérie dédiées aux usagers des transports publics
- Capacité totale + taux d'occupation + taux de rotation (journée type) des parcs relais

Stationnement en parc

- Offre totale de stationnement et utilisation en places payantes

Stationnement en voirie

- Offre totale de stationnement et utilisation

Stationnement et répression

- Nombre d'infractions de stationnement
- Nombre de véhicules enlevés
- Recettes moyennes par agent
- Recettes par place en voirie

4. La suppression du transit automobile dans les zones urbaines

Opérations de comptages routiers dans et hors les villes

- Mesures de trafic sur les principales voiries de l'agglomération
- Mesures de trafic dans les traversées de villages

5. La mise en œuvre d'un plan Vélo

- Longueur en km, utilisation et répartition géographique des aménagements cyclables
- Nombre de parcs de stationnement pour vélo, nombre de places et taux d'usage
- Km de pistes cyclables sur km réseau dédié
- Opérations en faveur du vélo : fermeture ou réservation de voirie dédiée aux cyclistes

6. La marche ou "le plaisir retrouvé"

- Nombre d'opérations zone 30
- Opérations PEDIBUS et VELOBUS : nombre de communes participantes, nombre d'élèves concernés, nombre de journées...

- Nombre de véhicules TC équipés pour les PMR
- Nombre de points d'arrêts aménagés pour les PMR
- Nombre d'aménagements piétons pour les PMR
- Fréquentation de Proxibus Plus
- Effort financier de la CPA en matière d'aménagements des accès des espaces publics
- Longueur des itinéraires piétons créés et périmètres en m2
- Nombre d'aménagements sécuritaires pour les piétons sur les pôles scolaires, sportifs et TC

7. Une meilleure organisation concernant les livraisons en ville

- Nombre d'opérations de livraisons/jour
- Nombre de places de livraisons aménagées
- Nombre de véhicules propres pour les livraisons de marchandises
- Nombre d'Equipements Urbains Logistiques
- Volume des flux PL sur les axes " sensibles "

8. La sécurisation des déplacements automobiles et le traitement des principaux points noirs

- Nombre d'opérations d'information et de sensibilisation en matière de sécurité routière
- Nombre d'infraction stationnement et non respect des règles de conduite
- Nombre de campagne de mesures des vitesses
- Nombre de points routiers sécurisés
- Nombre de traversées piétonnes sécurisées

9. La réduction des nuisances et des pollutions

- Nombre d'heures de dépassement du taux admis en NO2, INOX, PM 10, COV
- Nombre de personnes exposées à un volume de +65dB(A)
- Nombre de véhicules propres dans les parcs des administrations et collectivités
- Nombre d'opérations d'information et de sensibilisation en matière d'environnement
- Nombre de jour avec gratuité des TC et du stationnement résident (fréquentation...)

10. Une campagne d'éducation et de sensibilisation des populations

- Nombre de réunions du comité de suivi citoyen, des réunions des AOT pilotant les PDU de l'AMM, du comité technique
- Nombre d'opérations labellisées PDU
- Montant annuel des dépenses du PDU
- Nombre de Plans de Déplacements Etablissements réalisés
- Nombres d'opérations de communication et de sensibilisation aux PDE
- Nombres d'opérations de communication et de sensibilisation au PDU des jeunes



Comité de pilotage

Composition du Comité de Pilotage

- M. Christian FRÉMONT Préfet de Région
- M. Jean CHORRO, Vice-Président délégué aux transports et réseaux routiers
- M. Hervé FABRE-AUBRESPY, Vice-Président délégué à l'aménagement de l'espace communautaire
- M. Stéphane SALORD, Vice-Président délégué au développement économique et à l'emploi
- M. Bruno GENZANA, Vice-Président délégué à l'habitat et à la politique de la ville
- M. Jean Pierre SAEZ, Vice-Président délégué à l'environnement, au cadre de vie et au développement durable
- M. Claude FILIPPI, Vice-Président délégué à la communication et aux relations extérieures
- M. Alexandre GALLESE, Rapporteur de la commission Transports
- Mme Danielle REY-LONG, Rapporteur de la commission Aménagement
- M. Jean-Louis CANAL, Rapporteur de la commission Economie
- M. Frédéric GUINIERI, Rapporteur de la commission Habitat
- M. Bernard RAMOND, Rapporteur de la commission Environnement
- M. Christian de BARBARIN, Rapporteur de la commission Communication
- M. Gérard PIEL, Président de la Commission des transports et énergie
- M. Marc FRISICANO, Conseiller Général délégué aux transports
- M. Maurice LOVISOLO, Vice-Président du conseil Général du Vaucluse, Conseiller Général du Canton de Pertuis

● COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION BERRE SALON DURANCE

- M. Jean-Pierre MAGGI, Vice-Président délégué aux Transports

● COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

- M. Renaud MUSELIER, Délégué aux Transports

● COMMUNAUTE AGGLOMERATION GARLABAN HUVEAUNE STE BAUME

- M. Alain BELVISO, Président

● PARC NATUREL REGIONAL DU LUBERON

- M. Jean-Louis JOSEPH, Président

● Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix

- M. Henri DOGLIONE, Président

● S.M.I.T.E.E.B

- M. Jean-Pierre MAGGI, Président

● S.I.T.U.B.M.P

- M. Jean-Paul PELTIER, Président



Comité technique

Composition du Comité Technique

● Pour la C.P.A.

- M. Christian BOUCHERIE, Directeur Général des Services
- Mme Sophie JOISSAINS, Chef de Cabinet
- M. Denis ALCAZAR, Collaborateur
- M. Jean-Luc SIDOINE, D.G.A. Développement Local & Aménagement
- Mme Katherine WALERY, Directeur Prospective & Aménagement
- Mme France LEFORT, D.G.A Transports
- M. Vincent SENAME, Directeur Environnement
- M. Thierry DELAFONTAINE, Directeur Communication
- Mme Cécile AVRIL, Directeur Développement Economique
- Mme Janine BELLANTE, Directeur de l'Habitat
- M. Dominique MONZIES, Chargé de mission

● Pour la Mairie d'Aix

- M. Alain JOISSAINS, Directeur de Cabinet
- M. Gérard AMOUROUX, Responsable Déplacements et Environnement Urbain
- M. Arnaud MERCIER, Collaborateur du 1er Adjoint
- M. Gilbert LAMADIE, Conseiller Technique

● Pour les AOTU adjacentes

COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE :

- M. Yves DEMANGE, Direction Transports & Déplacements

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION BERRE SALON DURANCE :

- Mme Nathalie EPHRITKHINE

COMMUNAUTE AGGLOMERATION GARLABAN HUVEAUNE STE BAUME :

- M. Mario FABRE, Chargé de Mission Transports

● Pour le Parc Régional du Lubéron

- Mme Catherine LEGIER

● Pour la S.I.T.U.B.M.P.

- M. SANCHEZ, Directeur

● Pour la S.M.I.T.E.E.B.

- M. Patrick CANILLADE, Directeur

● Pour le Conseil Général des Bouches-du-Rhône

- M. Jean-Michel AMBROSI, Chargé d'Etudes

● Pour le Conseil Général du Vaucluse

- Mme Emmanuelle PAING, Responsable Service Transports

● Pour le Conseil Régional

- Mme M.C REGGIO VILLARET

● Pour l'ETAT

- Mme Valérie CHABRIER, D.D.E./SDIT
- Mme Corinne PODLEJSKI, D.I.R.E.N.

● Pour l'A.D.E.M.E.

- M. Jérôme CICILE

● Pour l'A.U.P.A.

- M. Stéphane LEVY, chargé d'études

● Les Bureaux d'Etudes

A.T.T. : M. Marco di BENEDETTO, Chef de Projet

CAREX Environnement : Mme Corinne GUIRONNET-BERTHELOT

Urbaniste : M. Michel CHIAPPERO

sdp Conseils : M. Stéphane de PONCINS

PARMENION : M. Vincent BOREL

STRATIS Communication : Frédéric BARALLINI, Philippe DI SCALA

C.P.I.E. du Pays d'Aix : M. Pierre DESCHAMPS

Composition du Comité Technique Elargi

● AIRMARAIX

- Mme GENEVE, Directrice du Réseau

● AIRFOBEP

- M. Denis SAVANNE, Directeur

● SNCF

- M. Alain SEGUIN, Chef Pôle Développement
- M. François MASINGUE, Dir. Développement & Contrôle Gestion
- Mme Corinne BELEY, Dir. délégué TER

● R.F.F.

- M. Bernard GYSSELS, Directeur Adjoint

● C.C.I.M.P.

- M. Jean-Claude SEVENIER, Chef département transport terrestre

● A.S.F

- M. Christophe ANZORAS, Chef de service exploit route et sécurité

● ESCOTA

- M. AYMAR, Chef de District

● AUTOBUS AIXOIS

- M. Philippe HAMEL, Directeur

Ateliers de concertation

Composition des ateliers de concertation

● A1 : Zones d'activités et zones commerciales

- Patricia FONTAINE, Association du Pôle d'Activités d'AIX en Provence
- M. KECHISSOUGLOU, Association du Pôle d'Activités d'AIX en Provence
- BONNARD, "APPEL - Agir aux Portes de Provence en Lubéron société ADVANTOP"
- Henri GRANGE, VITROPOLE - Association des Parcs d'Activités de Vitrolles
- Rollande LUYDLIN, GIHVA - Groupement des Industriels de la Haute Vallée de l'Arc
- Pierre POLO-GARCIA, Association de l'Activité Economique de Venelles
- Michel HONORAT, Association du Pôle d'Activités d'Eguilles
- Christian- Jacques ROUSSEL, Association du Domaine d'Activités des Chabauds
- Jacques FERRAN, Association des Commerçants de la Pioline
- Florent SABASSIER, CVR - Centre de Vie Régional de Plan de Campagne
- Jean-Philippe MARCHAND, Centre Commercial Grand Vitrolles
- M. RICHARD, Les Vitrines de Pertuis
- Gilles LATINI, SEGECAR
- Dany SERRE, VITROPOLE - Association des Parcs d'Activités de Vitrolles
- Christine FABREGIHVA - Groupement des Industriels de la Haute Vallée de l'Arc
- Frédéric PY, Association des Commerçants du Grand Vitrolles
- Josette GUYON, Association Les Vitrines de Pertuis
- Cécile AVRIL, CPA - DIRECTION ECONOMIE
- Caroline LOUVET, CCIMP - Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence

● A2 : Commerces de centre-ville

- M. ZABINI, Fédération des CIQ du Centre-ville d'Aix-en-provence
- Jean ANDRIEUX, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- M. PONS, "Office du Tourisme d'Aix-en- provence"
- M. VINCENT, SEMEPA "Direction du stationnement"
- Michel DELENNE, ADAVA
- Cécile AVRIL, CPA - Direction Economie
- M. RICHARD, Les Vitrines de Pertuis
- Josette GUYON, Association Les Vitrines de Pertuis
- M. PENICAUT, Mairie d'Aix
- Gérard BOULOUDOU, Mairie d'Aix Police municipale
- Guy BERTUCCHI, ADAVA
- Pascale BARTHES, ADAVA
- Brigitte REYNAUD WOLTER "Office du Tourisme d'Aix-en-Provence"
- Yannick GRAPARD, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- Catherine RIVET-JOLIN, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- M. AMOUROUX, Mairie d'Aix-en-Provence
- Fanny FONTAINE, CPA Développement économique
- Daniel L'HUILLIER Fédération des CIQ du Centre ville d'Aix-en-Provence
- M. GOIRAND, APACA
- Gilles PONS, Mairie de Pertuis
- Eric BLACHIER, Mairie de Pertuis

● A3 : Livraisons de marchandises

- Jean-Yves BOHE, Groupement des entreprises de commerce industries et services (G6)
- Jean ANDRIEUX Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- M. PENNICAUT, Ville d'Aix-en-Provence
- M. GOIRAND, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- M. Charles GIRARD, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- Martine FASSETTA, Association de Promotion et d'Animation du Commerce Aixois
- Pierre ALFONSI, Union Départementale des cafés hôtels restaurants (CHRI3)
- Caroline LOUVET, CCIMP - Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence
- Daniel BOUDOUIN, IUT Logistique / CRET
- Cécile AVRIL, CPA - DIRECTION ECONOMIE
- M. COQUILLAT, Union des Commerçants de Trets

Cadre légal

Méthodologie

Acteurs

Concertation

Autres
procédures

Déplacements

Territoire

Environnement

Perspectives
territorialesPerspectives
de mobilité

Concertation

Invariants

Scénario 1
"urgence"Scénario 2
"rattrapage"Scénario 3
"accélération"

Ossature projet

Concertation

Priorité 1
Intermodalité
& transport
ferroviairePriorité 2
Transports
en communPriorité 3
StationnementPriorité 4
Circulation
automobilePriorité 5
VéloPriorité 6
Marche à piedPriorité 7
Livraisons de
marchandisesPriorité 8
Sécurité des
déplacementsPriorité 9
EnvironnementPriorité 10
Comportements
& usages

Parts modales

Environnement

Coûts

● A4 : Modes doux (vélo, marche à pied, rollers...)

- Serge CASANOVA, APHEDEF
- Yves COHEN, Association des Paralysés de France
- Jérôme CICILE, ADEME
- Christine GILLET, "Ville d'Aix Direction de l'Environnement"
- Pierre DESCHAMPS, Atelier de l'Environnement- CPIE
- Hélène BESSONE, Association des Paralysés de France
- Daniel BERENGER, ADAVA
- Jean-Paul BOUQUIER, Atelier de l'Environnement du Pays d'Aix
- J.-M. QUINAULT, AIX HANDISPORT
- Corinne PODLEJSKI, DIREN
- Claude PASCAL, Conseil Général
- Vincent SENAME, C.P.A. Direction Environnement
- Michel DELENNE, ADAVA
- Pierre GARIN, Club Cyclotouriste Aixois
- Joseph FOERSTER, Vélo Club Jouquard

● A5 : Environnement

- Jean POUJOULY, UDVN 13
- Pierre DESCHAMPS, Atelier de l'Environnement- CPIE
- Vincent SENAME, C.P.A. Direction Environnement
- Le Président de Convergence Ecologique du Pays d'Aix
- Brigitte BERLAND, MNLE 13
- M. GENEVE, AIRMARAIX
- Janine LAVALLIERE, MNLE 13
- Gérard NEVIERE, MNLE 13
- Céline GREFF, Direction Ecologique Urbaine-Espaces naturels CPA
- Daniel GUFFROY, Convergence Ecologique du Pays d'Aix
- M. HOURDIN, AIRFOBEP
- Céline PLISSON, Convergence Ecologique du Pays d'Aix
- Denis SAVANNE, AIRFOBEP
- Jérôme CICILE, ADEME
- Corinne PODLEJSKI, DIREN
- Robert MOUNIER, DRIRE
- Christine GILLET, "Ville d'AIX Direction de l'Environnement"

● A6 : Transports scolaires

- JP SABARDU, FNTV 13
- Eliane EDIHO, FNTV 13
- Nicole GRANIER, FCPE
- Régine VAUBOURG, UNADEL AIX
- Marie Christine BÆUF, CPA Direction Transports
- M. LOUVAS, E.F.F.I.A.
- Alain PRUVOST, Conseil Général 13 Direction des transports
- M. COLCI, Inspection d'Académie, Chef de Division de l'Organisation scolaire
- Bernard MAGNAN, Mairie d'Aix-en-Provence - Direction de l'Education
- M. BOURGOGNE, SYNDICAT Intercommunal
- M. DUMAS, Mairie de LAMBESC
- M. MORIN, Mairie de BOUC BEL AIR
- Christine DEWEZ, FCPE
- Denis ALCAZAR, CPA
- Valérie GUILLOU, E.F.F.I.A.
- Loïc TRELLU, E.F.F.I.A.
- M. SAGNIER, PEEP
- F. PANNETIER, PEEP
- Rémy LAZZERI, Conseil Général BDR, Direction Transports
- M. BASTARD, Mairie des Pennes Mirabeau
- M. BARLE, Mairie de PERTUIS

● A7 : Universités

- Daniel BOUDOUIN, IUT Logistique / CRET
- M. HAFSI, Université de Provence U2
- GAGNAIRE J-Pierre, Maison de l'Etudiant
- Vanina QUILICI, Association de la Maison de l'Etudiant
- Bernard VAN RULLEN, Rectorat Aix-Marseille
Direction de l'Enseignement supérieur et de la Recherche
- Emmanuel LE DEVEHAT, Association de la Maison de l'Etudiant
- M. GARINO, MAIRIE de la ville d'AIX
- SCHARFFE Roger, CROUS
- Simone BRIGANDO, Conseil Régional
- Anne-Marie NOELLE, Université de Provence U1 - services techniques
- Dominique HENRIET, Université de Provence U2 - services techniques
- M. BARET, Université de Provence U3 - services techniques
- Jacques ISETTA, Institut d'Administration des Entreprises
- Claude AUGER, Inspection de l'Education Nationale
- ROMINA GUZMAN, ELECTRE

● A8 : Sécurité routière

- Yves St MARTIN, DDE I3
- M. SPAGNULO, Conseil Général I3
- M. GUERITA, CETE/DIT service sécurité routière
- Michel SILVESTRE, Ligue contre la violence routière (BDR)
- Georges CORBIERE, Ligue contre la violence routière (BDR)
- Franck SIFFLET, Direction des Déplacements, Mairie d'Aix en Pce
- Jean-Jacques ENOC, Automobile-Club d'Aix-en-Provence
- Michel GOULON, Sapeurs Pompiers d'Aix-en-Provence
- Frédérique HERNADEZ, INRETS
- Marcel MOUGIN, CETE/DIT service sécurité routière
- M. YERPEZ, INRETS
- M. le Major RACHET, Gendarmerie Nationale
- Georges LUVERA, Police Nationale Aix
- M. BOULADOU, Directeur de la Sécurité de la Police Municipale
- M. FLOQUET, Chef de la Police municipale
- le Lieutenant Colonel JC SAMMUT, "CASERNE des Pompiers
- Jean Jacques SACCO, Automobile Club
- M. GODOT, Prévention routière
- M. Le Président, Ligue contre la violence routière
- M. le Président, Fédération Française des Motards en Colère

● A9 : Taxis

- M. MULLER, Communauté / DGA Transports
- M. VATTINIO, Syndicat des Artisans Taxis Aixois
- M. DESVIGNES, "Mairie de la Ville d'Aix, Commission Taxis"
- M. FIORI, MAIRIE de la Ville de Vitrolles

● A10 : Transports collectifs

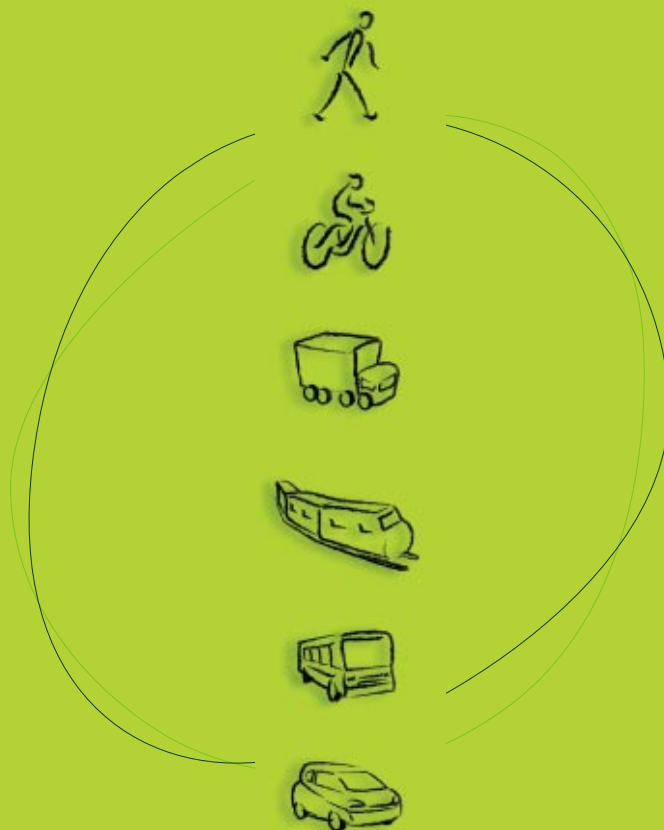
- M. SABARDU, Union des Transporteurs en Commun de Voyageurs UTCV
- Jacques SILHOL, FNAUT - PACA
- Jean-Claude CASELLA, DDTER pôle projets
- M. HAMEL, AIX -en- BUS
- Yves COHEN, Association des Paralysés de France
- Pierre DESCHAMPS, Atelier de l'Environnement- CPIE
- Eliane EDIHO, FNTV I3
- Nathalie MOLINA, ADAVA
- France LEFORT, Communauté / DGA Transports
- REGGIO VILLARET, Conseil Régional PACA
- M. MARGAIL, Conseil Général I3
- M. CANILLADE, SMITEEB
- Vincent AUBERT, ATUGRPA
- Nicolas DESPLATS, Atelier de l'environnement
- Hélène BESSONE, Association des Paralysés de France
- Michel DELENNE, ADAVA
- Olivier DOMENACH, CRET
- M. CONNILLIERE, Laboratoire d'espaces associatifs - Service Covoiturage
- M. GYSSELS, Réseau Ferré de France



Communauté du Pays d'Aix
Direction de la Prospective et de l'Aménagement de l'Espace

Hôtel Boadès
8, Place Jeanne d'Arc / BP 322 / 13611 Aix-en-Provence Cedex 1

Tél : 04 42 91 49 80 / Fax : 04 42 91 49 85



+ d'infos ?
pdu.agglo-paysdaix.fr

