

Acte rendu exécutoire
Par transmission en
Sous-préfecture d'Aix-en-Provence

Le 23 FEV. 2015



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 19 FEVRIER 2015
PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2015_A003

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Bilan de la concertation réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CPA

Le 19 février 2015, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire au Gymnase Font d'Aurumy à Fuveau, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 13 février 2015, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Etaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – ALBERT Guy – ALLIOTE Sophie - AMEN Mireille – AMIEL Michel - BALDO Edouard – BARRET Guy – BASTIDE Bernard – BERNARD Christine - BOUVET Jean-Pierre - BOYER Raoul – BRAMOULLÉ Gérard – BURLE Christian – CALAFAT Roxane - CASTRONOVO Lucien-Alexandre – CESARI Martine – CHARRIN Philippe – CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – CORNO Jean-François - CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – de BUSSCHERE Charlotte – de SAINTDO Philippe – DELAVET Christian – DEVESA Brigitte – DI CARO Sylvaine - FABRE-AUBRESPY Hervé – FERAUD Jean-Claude – FREGEAC Olivier - GACHON Loïc – GALLESE Alexandre – GERARD Jacky – GOUIRAND Daniel – GROSSI Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – HOUEIX Roger – JOISSAINS Sophie – JOUVE Mireille – LAFON Henri - LAGIER Robert – LEGIER Michel – LENFANT Gâelle – LHEN Hélène – MALAUZAT Irène - MALLIE Richard – MARTIN Régis – MEÏ Roger – MERGER Reine – MICHEL Marie-Claude – MONDOLONI Jean-Claude - MORBELLI Pascale – NERINI Nathalie – PELLENC Roger – POLITANO Jean-Jacques – PRIMO Yveline – RAMOND Bernard – RENAUDIN Michel - ROLANDO Christian - SALOMON Monique – SERRUS Jean-Pierre – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – SUSINI Jules – TALASSINOS Luc - TRAINAR Nadia – YDE Marcel – ZERKANI Karima

Etai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code général des collectivités territoriales : AMAROUCHE Annie donne pouvoir à LAFON Henri – ARDHUIN Philippe donne pouvoir à MALLIE Richard – AUGÉY Dominique donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – BACHI Abbassia donne pouvoir à BOUVET Jean-Pierre - BENKACI Moussa donne pouvoir à GALLESE Alexandre – BONTHOUX Odile donne pouvoir à MERGER Reine – BOUDON Jacques donne pouvoir à SUSINI Jules – BUCCI Dominique donne pouvoir à SLISSA Monique – CHARDON Robert donne pouvoir à DAGORNE Robert – CHAZEAU Maurice donne pouvoir à BERNARD Christine – CIOT Jean-David donne pouvoir à ALBERT Guy – MANCEL Joël donne pouvoir à MARTIN Régis – PAOLI Stéphane donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – PERRIN Jean-Marc donne pouvoir à GROSSI Jean-Christophe – ROUVIER Catherine donne pouvoir à YDE Marcel – TAULAN Francis donne pouvoir à Philippe de SAINTDO – TERME Françoise donne pouvoir à DI CARO Sylvaine

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : BORELLI Christian – BOULAN Michel –CANAL Jean-Louis – FILIPPI Claude – GARELLA Jean-Brice – PEREZ Fabien - PROVITINA-JABET Valérie

Secrétaire de séance : Roxane CALAFAT

Monsieur Guy BARRET donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 19 FÉVRIER 2015

Rapporteur : Guy BARRET

Co-rapporteur : Richard MALLIÉ

Politique publique : Aménagement du territoire

Thématique : Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

**Objet : Bilan de la concertation réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan de
Déplacements Urbains de la CPA
Décision du Conseil**

Mes Chers Collègues,

La CPA a lancé une concertation publique dès le début de la procédure d'élaboration du PDU. Les modalités de cette concertation ont été définies suivant la délibération n°2014 - A077 du Conseil de Communauté du 15 janvier 2014.

Cette procédure itérative a permis d'enrichir positivement le PDU. Tout le dispositif prévu a été réalisé. Il convient donc d'en tirer le bilan.

Exposé des motifs :

La Communauté agglomération du Pays d'Aix a lancé par la délibération n° 2011_A051 en date du 14 avril 2011 le PDU de la CPA.

Entre 2011 et 2013, une large concertation a été organisée, le bilan de cette concertation a alors été annexé au registre d'enquête publique. Le PDU n'a certes pas été approuvé mais la procédure a été engagée jusqu'à l'enquête publique. Le PDU avait été arrêté au préalable le 6 juin 2013 par le Conseil de Communauté.

Suite à l'intégration des communes de Gréasque et de Gardanne, il a été décidé de relancer le PDU de la CPA par le Conseil de Communauté lors de la séance du 15 janvier 2014. Ce PDU a alors été élaboré à partir des éléments du PDU arrêté par le Conseil communautaire du 6 juin 2013. Il a été complété pour tenir compte des avis des personnes publiques consultées, des conclusions de la commission d'enquête publique et des nouvelles orientations politiques décidées suites au renouvellement de l'assemblée communautaire.

Les modalités de la concertation ont été définies lors de la séance du Conseil de Communauté du 15 janvier 2014 suivant la délibération n°2014_A077.

Elle a précisé que « l'objectif de la CPA était de connaître les attentes de la population se déplaçant sur le territoire et un retour sur sa perception des projets en cours afin d'enrichir le PDU.

Cette concertation était aussi l'occasion de réunir les techniciens concernés par cette thématique et de travailler avec eux afin d'assurer une meilleure transversalité entre les différentes collectivités et les problématiques de chacun.

Enfin, elle était un moment où la majorité des habitants pouvait avoir connaissance des projets communautaires et des grands enjeux sur le territoire.

La conception du nouveau PDU à horizon de 10 ans a ainsi été élaborée de manière partagée et itérative ».

Cette consultation a donc été engagée avec la population de la CPA, mais aussi, avec les territoires limitrophes par le truchement des intercommunalités invitées aux comités techniques. Plus de 500 personnes y ont participé, ce qui a permis d'enrichir positivement le PDU dont le bilan est annexé à la présente délibération.

Tout le dispositif de concertation prévu a été réalisé.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code des transports ;

Vu le Code de l'environnement ;

VU la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I) n°82-1153 du 30 décembre 1982 ;

VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

VU la délibération n°2011_A051 du Conseil communautaire du 14 avril 2011 portant lancement du dispositif de Plan de Déplacements Urbains ;

VU la délibération n°2013_A061 du Conseil communautaire du 06 juin 2013 portant arrêt du Plan de Déplacements Urbains ;

VU la délibération n°2014_A077 du Conseil communautaire du 15 janvier 2014 portant lancement du dispositif de Plan de Déplacements Urbains ;

VU l'avis des Commissions aménagement de l'espace et mobilité en date du 15 janvier 2015 et du 03 février 2015 ;
VU l'avis du Bureau communautaire du 19 février 2015 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **ARRETER** le bilan de la concertation publique préalable engagée pendant l'élaboration du projet de Plan de Déplacements Urbains qui a enrichi positivement le projet tel qu'il est annexé à la présente délibération.

Construisons l'écomobilité en Pays d'Aix

Soumis au Conseil Communautaire du 19 février 2015



SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE.....	4
2 DÉROULEMENT ET ORGANISATION DE LA CONCERTATION	6
2.1 LES ATELIERS THÉMATIQUES DE CONCERTATION	7
2.2 LES 5 RÉUNIONS PUBLIQUES	8
2.3 LES COMITES DE PILOTAGE ET LES COMITES TECHNIQUES	11
2.4 LES REMARQUES ÉPISTOLAIRES ADRESSÉES À LA CPA SUR LE PDU	11
3 SYNTHÈSE DES ENJEUX IDENTIFIÉS LORS DE LA CONCERTATION	12
3.1 ATTENTES ET ENJEUX ISSUS DES CONSULTATIONS DES PARTENAIRES.....	12
3.2 ATTENTES ET ENJEUX ISSUS DES ACTEURS TECHNIQUES, SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIFS	13
3.3 ATTENTES DES HABITANTS DU PAYS D'AIX	15
4 ANNEXES	18
4.1 COMPTES-RENDUS DES ATELIERS DE CONCERTATION	18
4.1.1 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Ecomobilité ».....	18
4.1.2 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Intermodalité »	24
4.1.3 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Marchandises »	31
4.1.4 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Voirie et Sécurité ».....	38
4.1.5 Comites techniques	46
4.1.1 Atelier « groupes techniques »	55
4.1.2 Atelier débat avec le Conseil en Développement	60
4.1.3 Atelier avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité	63
4.1.4 Atelier avec les services de la Ville d'Aix-en-Provence	66
4.2 COMPTE-RENDU DES 5 RÉUNIONS PUBLIQUES PAR BASSINS.....	69
4.3 COURRIERS REÇUS À LA CPA.....	78
4.4 ATTESTATION	79
4.5 DELIBERATION DU CONSEIL DE COMMUNAUTAIRE PORTANT LE N° A077 EN DATE DU 21 JANVIER 2014 DÉFINISANT LES MODALITÉS DE CONCERTATION DU PDU.....	80
4.6 PROVENCE DU 5 DÉCEMBRE 2014	89

PREAMBULE

Le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté du pays d'Aix doit être arrêté par le Conseil Communautaire du 19 février 2015.

Les modalités de cette concertation ont été définies par la délibération en date du 15 janvier 2014 votée par le Conseil de Communauté portant le n°2014 - A077.

Elle précise que :

« L'objectif de la CPA est de connaître les attentes de la population se déplaçant sur le territoire et un retour sur sa perception des projets en cours afin d'enrichir le PDU.

Ce sera aussi l'occasion de réunir les techniciens concernés par cette thématique et de travailler avec eux afin d'assurer une meilleure transversalité entre les différentes collectivités et les problématiques de chacun.

Enfin, la concertation doit être un moment où la majorité des habitants peut avoir connaissance des projets communautaires et des grands enjeux sur le territoire.

La conception du nouveau PDU à horizon de 10 ans s'élaborera de manière partagée et itérative selon un processus et une structure de concertation fondés sur la démarche suivante :

- un **Comité de Pilotage** qui valide et définit les orientations
- des **Comités Techniques** qui animent la démarche
- des **Ateliers Thématiques** réunissant les acteurs économiques, le milieu associatif et les administrations
- des **Groupes de Travail** avec les Directions concernées de la CPA
- des **Réunions Publiques pour présenter et débattre sur le projet**

Un registre sera mis à la disposition des habitants du Pays d'Aix à la DGA DTI (La Robole - Rue Paul Langevin à Aix-en-Provence) afin de recevoir leurs observations.

Un site Internet dédié au PDU sera créé sur lequel, sera mis en ligne toutes les informations concernant la concertation ainsi que l'avancement du projet PDU.

Les habitants du Pays d'Aix seront informés des dates de réunions publiques par voie de presse mais aussi sur le site Internet dédié au PDU.

Des panneaux d'affichage pour la présentation des résultats du diagnostic et du projet seront installés dans les locaux de la CPA soit dans les locaux de la DGA DTI. »

Dès le début de la procédure jusqu'à février 2015, une large concertation avec tous les acteurs du pays d'Aix a été mise en œuvre avec les décideurs politiques et techniques des 36 communes composant le pays d'Aix, les partenaires institutionnels, les agglomérations voisines et également avec les représentants de la vie économique, socioprofessionnelle et associative issus de l'ensemble du territoire, notamment dans le cadre d'ateliers.

Par ailleurs, les habitants du territoire ont également été impliqués dans la démarche, avec la diffusion d'outils d'information sur le projet (édition, espace internet, exposition, film...). Point fort de la concertation grand public, 5 réunions publiques ont été réalisées par bassin de vie, permettant aux habitants de se prononcer sur le projet de PDU.

Au total plus de 120 acteurs et partenaires du territoire ont été consultés. Près de 330 personnes ont assisté aux réunions publiques ce qui a permis d'apporter des éléments constructifs au PDU et d'aboutir à un projet partagé.

Le présent Bilan de Concertation reprend :

- ▶ Le déroulement et l'organisation de la concertation mise en place par la CPA.
- ▶ La synthèse des enjeux identifiés lors de la concertation.

Les comptes rendus des ateliers et des réunions publiques sont disponibles en annexe.

1 DÉROULEMENT ET ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Parce que nous sommes tous, à notre échelle, acteur quotidien de la mobilité en pays d'Aix, nous avons un regard particulier sur les politiques de transport et déplacements mises en œuvre sur notre territoire. C'est pourquoi, tout au long de l'élaboration du PDU et en particulier dans les phases scénarii et projet, la CPA a mis en place un dispositif élargi de concertation auprès des acteurs et habitants du pays d'Aix. L'ambition était d'associer les habitants, les acteurs socio-économiques et associatifs, les techniciens et les élus locaux aux diverses phases de la réflexion y compris dans le cadre d'une démarche métropolitaine.

Cette concertation a permis d'avoir la meilleure connaissance possible de leurs attentes et souhaits, et aussi, de tester la faisabilité et l'acceptabilité des projets en cours et à venir. Ces précieux éléments ont contribué à enrichir le projet de PDU, en s'appuyant sur des expertises de terrain.

La concertation sur le PDU de la CPA s'est déroulée sur 4 niveaux de mise en débat :

- ▶ **Un débat politique** avec les élus de la CPA, notamment à l'occasion des Comités de Pilotage, sur la définition des mesures et leur faisabilité dans le court et moyen terme.
- ▶ **Un débat technique** lors des Comités techniques, auprès des personnes ressources sur le territoire, des personnels des collectivités et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) voisins. L'objectif était de valider les principes d'actions, d'explorer les niveaux de faisabilité technique avec les partenaires gestionnaires des réseaux de transports et de préciser le niveau d'implication de chacun (exercice d'une compétence pleine et entière dans le cadre d'un dispositif de travail partenarial, appui au projet, cofinancement, actions complémentaires coordonnées ou animation d'un dispositif de travail, communication, sensibilisation).

Lors des groupes techniques avec les agents de la CPA. L'objectif était de mieux appréhender le PDU est de prendre en compte toutes ses dimensions dans les différents dossiers en cours à la communauté, mais aussi de partager des données techniques.

- ▶ **Un débat citoyen** avec les acteurs techniques, associatifs et socio-économiques du territoire, dans le cadre d'ateliers thématiques et transversaux, permettant de nourrir les études à travers le dialogue, les échanges, les expertises et les expériences de terrain.
- **Un débat public** avec les habitants du pays d'Aix mené en parallèle, notamment lors de 5 réunions publiques de proximité organisées par bassins de vie.

Les attentes et les souhaits de ces publics ont été intégrés dans la rédaction du projet.

1.1 LES ATELIERS THEMATIQUES DE CONCERTATION

4 ateliers thématiques et transversaux ont été organisés pour envisager des actions avec des acteurs techniques, associatifs et socio-économiques du territoire :



- Ecomobilité le 4 novembre 2014 : 14 présents
- Intermodalité le 5 novembre 2014: 23 présents
- Livraisons le 6 novembre 2014 : 14 présents
- Voirie et sécurité le 7 novembre 2014 : 20 présents

Ces ateliers ont ainsi rassemblé environ 70 personnes.

La première partie des ateliers était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux), avec un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Gréasque et Gardanne en janvier 2014 dans la CPA). Un retour était également réalisé sur le diagnostic synthétique des déplacements sur le territoire, notamment autour des problématiques spécifiques de chaque atelier.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 (le « cercle vertueux ») étaient ensuite présentés:

- Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

La deuxième partie des ateliers était consacrée aux travaux sur les actions à mener dans les thématiques concernées, notamment autour des actions/aménagements réalisés ou lancés depuis 2013, servant de cadre à des évaluations, des échanges et des enrichissements avec les participants de l'atelier.

En conclusion, chaque participant aux ateliers a pu préciser l'action à réaliser prioritairement qu'il retenait des travaux du jour (1 seule réponse par participant). Les comptes rendus des ateliers ont été adressés à toutes les personnes invitées et ont été postés sur internet à la destination du grand public.

» Les autres réunions de concertation

Le projet a été débattu également avec les membres du Conseil de Développement du pays d'Aix à l'occasion d'un séminaire spécifique.

Ce séminaire a réuni vingt participants qui ont mis l'accent notamment sur l'amélioration de la desserte des pôles d'activités et la notion de hub au sein de la chaîne de transport.

On soulignera également que l'équipe projet du PDU a présenté en Commission Intercommunale d'Accessibilité du pays d'Aix la démarche du PDU et l'annexe accessibilité. Cela a permis une mise en débat des solutions d'amélioration de la mobilité PMR afin d'affiner le contenu de l'annexe accessibilité.

- Lors du PDU de 2013, près de 300 acteurs du territoire et partenaires ont été consultés avec plus de 50 rencontres.
- En 2015, plus de 120 acteurs ont été associés à l'élaboration du PDU.

1.2 LES 5 REUNIONS PUBLIQUES

En décembre 2014, 5 réunions publiques sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du Pays d'Aix (CPA) ont été organisées. Les 4 premières concernaient les grands bassins du territoire communautaire (Centre, Sud, Nord et Sud Est). La dernière était focalisée sur la couronne Sud pour tenir compte de l'impact des 2 nouvelles communes membres Gardanne et Gréasque. Les habitants des 36 communes de la CPA ont ainsi pu bénéficier d'une présentation complète et par bassin sur le projet de PDU.



- Mercredi 3 décembre à 18h à Aix-en-Provence (Palais des Congrès)

Bassin Centre : Aix-en-Provence, Le Tholonet, Vauvenargues, Saint-Marc-Jaumegarde

- Lundi 8 décembre à 18h à Vitrolles (Hôtel de Ville)

Bassin Sud : Bouc Bel Air, Cabriès, Les Pennes Mirabeau, Mimet, Simiane-Collongue, Vitrolles

- Mercredi 10 décembre à 18h à Pertuis (Salle des fêtes)

Bassin Nord : Coudoux, Eguilles, Jouques, Lambesc, La Roque, Le Puy, Meyrargues, Pertuis, Peyrolles, Rognes, St Cannat, St Estève Janson, St Paul, Venelles, Ventabren

- Mardi 16 décembre à 18h30 à Trets (Salle Olympe)

Bassin Sud Est : Beaucueil, Châteauneuf le Rouge, Fuveau, Gardanne, Gréasque, Meyreuil, Peynier, Puyloubier, Rousset, St Antonin sur Bayon, Trets

- Mercredi 17 décembre à 18h à Bouc-Bel-Air (Salle des Terres blanches)

Couronne Sud : Beaucueil, Bouc Bel Air, Cabriès, Châteauneuf le Rouge, Fuveau, Gardanne, Gréasque, Les Pennes Mirabeau, Meyreuil, Mimet, Peynier, Puyloubier, Rousset, Simiane-Collongue, St Antonin sur Bayon, Trets, Vitrolles

Ces 5 réunions publiques avaient pour but de présenter les objectifs et actions envisagés dans le projet de PDU et surtout de les confronter aux réalités du territoire et aux attentes et de ses habitants.



Les habitants ont été prévenus par voie d'affichettes et de flyers diffusés dans les communes membres, également sur le site internet de la CPA et par le biais de 3 annonces presse en demi-page dans La Provence du 28 novembre, du 3 décembre et du 5 décembre. A cet égard, l'édition du 5 décembre comportait un article en double page spécifique sur le PDU. De plus, des affichages sur les panneaux lumineux des communes accueillant les réunions ont été mis en place. Plus

particulièrement, pour la réunion publique sur Aix en Provence, un SMS a été adressé à toutes les personnes majeures habitant la ville d'Aix-en-Provence et abonnées au réseau SFR. Toutes les personnes ont été guidées suivant un fléchage mis en place quelques heures avant la réunion pour indiquer le lieu de réunion.

Par ailleurs, des invitations ont été adressées par courrier (500) et par mail (700) aux élus, acteurs et partenaires associatifs et socio-économiques du territoire fin novembre.

Lors des réunions publiques une plaquette de synthèse était diffusée aux personnes présentes. Des panneaux d'exposition étaient également déployés.

► **Au total, près de 330 personnes ont assisté aux réunions publiques réparties ainsi :**

Mercredi 3 décembre à Aix-en-Provence (Bassin Centre) : environ 150 personnes

Lundi 8 décembre à Vitrolles (Bassin Sud) : environ 25 personnes

Mercredi 10 décembre à Pertuis (Bassin Nord) : environ 60 personnes

Mardi 16 décembre à Trets (Bassin Sud Est) : environ 25 personnes

Mercredi 17 décembre à Bouc-Bel-Air (Couronne Sud) : environ 70 personnes



La première partie de chaque réunion était articulée autour d'une projection du film du projet PDU « **Construisons l'écomobilité en pays d'Aix** ». Un zoom sur les objectifs et enjeux spécifiques sur le bassin concerné était ensuite réalisé par le bureau d'études. Cette présentation permettait également de revenir sur les 4 objectifs structurant le projet.

La deuxième partie de la réunion était consacrée aux questions, remarques et échanges avec les acteurs du projet sur les actions pressenties dans le PDU.

►► **Information et concertation du public**

En plus des 5 réunions publiques et afin de compléter l'information des habitants, plusieurs outils ont été déployés :

- ▶ Site internet de la CPA (www.agglo-paysdaix.fr - rubrique transports) : une sous rubrique a été ouverte afin de permettre aux habitants et acteurs du territoire de prendre connaissance du projet PDU. On y trouvait notamment le cadre légal et la démarche, les compte-rendus des ateliers de concertation, une synthèse du projet, les dates de réunions publiques. On pouvait également visionner le film de synthèse du projet « **Construisons l'écomobilité en pays d'Aix** »
- ▶ Exposition dans le hall et la salle de réunion de la DGA MIT (25 rue Paul Langevin à Aix). Les panneaux d'exposition ont également été déplacés pour chaque réunion publique.
- ▶ 2 registres de concertation ont été mis en place : un à l'accueil de la Communauté (Hôtel de Boadès à Aix) et à la DGA MIT (25 rue Paul Langevin à Aix).
- ▶ Une adresse mail spécifique pour la concertation a été créée pour l'occasion : concertationpdu@agglo-paysdaix.fr.
- ▶ Une synthèse du projet de 4 pages décrivant succinctement le PDU et servant de support aux différentes discussions

1.3 LES COMITES DE PILOTAGE ET LES COMITES TECHNIQUES

Le comite de pilotage et le comité technique se sont réunis à 2 reprises chacun.

Comite technique

Réunion le 23 octobre 2014 et le 19 novembre 2014.

Comité de pilotage

Réunion le 10 octobre 2014 et le 28 novembre 2014.

1.4 LES REMARQUES EPISTOLAIRES ADRESSEES A LA CPA SUR LE PDU

La date de clôture de la concertation publique du PDU a eu lieu le 9 février 2015

» Courrier reçu

Un courrier a été reçu à l'adresse postale de la CPA (ci-après en annexe)

» Mails reçus

Deux mails ont été postés à l'adresse dédiée à la concertation publique du PDU

Le premier concerne une demande de création d'un itinéraire cyclable sécurisé autour de la Sainte Victoire et le second une demande d'information générale sur les actions du PDU.

» Remarque figurant sur le registre de concertation

Une pétition a été déposée sur le registre mis à la disposition du public au siège de la CPA, Hôtel de BOADES, place de la Rotonde, à Aix en Provence il s'agissait d'un texte signé par les habitants de Pertuis qui demandaient l'extension d'une ligne de bus.

Aucune remarque ne figure sur le registre déposé au siège de la DGA MIT.

» Consultations site internet de la CPA : Pages PDU

Les pages du site internet de la CPA, consacrées au PDU de la communauté d'agglomération du pays d'Aix ont été consultées 3166 fois pendant la durée de la concertation publique préalable au projet.

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX IDENTIFIÉS LORS DE LA CONCERTATION

2.1 ATTENTES ET ENJEUX ISSUS DES CONSULTATIONS DES PARTENAIRES

Les partenaires politiques et techniques du PDU à savoir les services de la Région, des départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, d'Air PACA, de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, de la DREAL, de la SEMEPA, de la ville d'Aix-en-Provence et les communes de la CPA ont été associés à l'élaboration du projet. Cela a permis de discuter des grands projets sur le territoire et de préciser leurs attentes :

- l'engagement affirmé de la CPA autour des projets de BHNS
- la complémentarité des dessertes sur les grandes liaisons métropolitaines
- la prise en compte de projets routiers qui permettent plus de sécurité ou la priorité aux transports publics
- le respect des exigences du Plan de Protection de l'Atmosphère et la diminution des polluants locaux
- l'intégration des supports billettiques
- la desserte des pôles d'emplois y compris avec des liaisons tangentielles
- la prise en compte du délai de réalisation des nouveaux services ferroviaires avec des solutions routières
- la cohérence entre politiques de déplacements et de stationnement
- l'accessibilité tous modes vers les pôles d'échanges, ferrés notamment
- le développement de nouvelles solutions de distribution urbaine

2.2 ATTENTES ET ENJEUX ISSUS DES ACTEURS TECHNIQUES, SOCIO-ECONOMIQUES ET ASSOCIATIFS

Les ateliers thématiques de concertation ont fait l'objet de débats riches et parfois vifs pour des échanges réellement productifs. Ils ont démontré une bonne connaissance des problématiques déplacements sur le territoire. Des dysfonctionnements ont parfois été soulignés, mais de réelles propositions d'actions/aménagements sont ressorties, dont beaucoup ont été intégrées dans le PDU.

» Objectif 1 « des transports en commun plus performants et attractifs »

- ▶ Assurer la complémentarité des transports publics (fermé et routier), notamment dans les liaisons avec les territoires voisins
- ▶ Réhabiliter les correspondances : une offre de services sur les PEM/P+R
 - > Permettre de correspondre en dehors d'Aix centre
 - > Simplifier le parcours du voyageur
 - > Prévoir des petits points d'arrêt 'diffus' avec des places de parkings.
- ▶ Mettre en œuvre des aménagements dédiés aux transports en commun (BHNS et maillage Aix Nord en TCSP...)
- ▶ Coûts et performances au cœur du choix modal :
 - > « Aller vers une convergence tarifaire » ! en parallèle au support unique
 - > Améliorer le parcours : trajet, horaire, durée, confort des véhicules
 - > Mieux communiquer sur l'offre selon les besoins, notamment dans les pôles d'emploi

» Objectif 2 « Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons »

- ▶ Mieux partager la voirie au profit de tous les modes
 - > Réduire les conflits piétons-motos-autos
 - > Réduire le flux PL sur les axes à densité de population
- ▶ Renforcer la sécurité routière et la sensibilisation
 - > Favoriser la concertation avec la police sur les aménagements
 - > Lutter contre l'incivisme : éduquer et sensibiliser à tous les âges
- ▶ Actions sur le stationnement dans les centres-villes
 - > Gratuité dans les parcs en ouvrage des véhicules électriques
 - > Cohérence tarifaire P+R et stationnement en zone urbaine proche
 - > Faciliter le stationnement des motos dans les parkings

► **Actions sur les marchandises et livraisons**

- > Développer le fret ferré
- > Innover dans la gestion du dernier KM en ville
- > Concerter avec tous les acteurs (transporteurs, commerçants, CCI...)

►► **Objectif 3 : Plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied**

► **Une définition commune de l'écomobilité :**

- > Une mobilité écologique, économique (financièrement), économique (en temps), électromobile et complémentaire (intermodale)
- > Moins de pollution, moins de dépenses, moins d'énergies consommées

► **Favoriser la marche dans des villes et villages apaisés :**

- > Reconquête des trottoirs en limitant le stationnement abusif et anarchique
- > Priorité aux cheminements piétons vers les arrêts de transports en commun, les lieux de centralité
- > Fléchage piétons dans le cœur de ville
- > Sécurisation des abords des écoles

► **Soutenir l'usage du vélo au quotidien :**

- > Stationnement vélo diffus et sûr dans les villes et les zones d'emplois
- > Aménagements cyclables vers et dans les zones d'activités
- > Sensibiliser et inciter sur les déplacements quotidiens : vélos pendulaires

► **Favoriser l'électromobilité (VAE, bornes recharge, livraisons en véhicule électrique...)**

►► **Objectif 4 : Inciter à de nouvelles pratiques de mobilité pour des déplacements plus intelligents**

- Améliorer l'accès à l'information sur l'offre et les solutions de transport
- Lever les obstacles au covoiturage : être écomobile
- Communiquer sur les coûts et performances des transports
- Proposer une offre de services sur les nœuds de transport
- Innover dans les nouvelles technologies pour faciliter les déplacements

2.3 ATTENTES DES HABITANTS DU PAYS D'AIX

Plus de 300 personnes ont été sensibilisées lors des 5 réunions publiques. Les débats, de bonne qualité dans l'ensemble, même s'ils exprimaient parfois des intérêts plus individuels ou communaux, ont permis d'évaluer les attentes et les besoins des habitants du territoire.

» Pour une vision métropolitaine des déplacements

L'entrée prochaine du pays d'Aix dans la future Métropole (janvier 2016) a fait l'objet de nombreuses interventions, questionnements ou remarques, dans la plupart des réunions.

Ainsi, le besoin se fait sentir sur une harmonisation des transports publics, dépassant les seules limites du pays d'Aix, en matière de billettique (« un ticket unique pour voyager sur tous les réseau », notamment ferré et routiers), en matière de coordination et d'intermodalité (« des pôles d'échanges performants pour des correspondances facilitées ») et en matière d'information multimodale (« l'important ce n'est pas de connaître le réseau qu'il faut prendre, mais le moyen le plus rapide et efficace de réaliser son trajet »).

» Réseau TER : de très fortes attentes pour rattraper le retard

Dans tous les bassins, les actions pour développer le réseau ferré ont fait l'objet de nombreux échanges. C'est probablement sur ce sujet qu'il existe les plus fortes attentes dans le PDU, notamment sur l'axe Aix-Marseille avec le renforcement des Pôles d'Echanges de Simiane et Gardanne, mais aussi la création de nouvelles gares à Plan de Campagne et Luynes, qui suscitent quand même quelques interrogations. L'axe Aix-Plan d'Aillane-Rognac-Vitrolles-Marseille apparaît pour une très grande majorité comme une priorité du PDU, notamment dans l'objectif de doubler l'axe Aix-Marseille... et de desservir la gare TGV d'Aix. Au nord, l'axe Aix-Manosque-Gap suscite aussi de fortes attentes, en matière de fréquence et de régularité... et avec une desserte plus efficace de Pertuis.

» Avis favorables sur les Transports en Commun en Site Propre

D'une façon générale, les habitants du territoire souhaitent des transports en commun performants, offrant une réelle alternative à la voiture, notamment sur les axes intercommunaux, mais aussi extra communautaires. Cette performance passe par la rapidité des trajets et... la mise en place d'infrastructures adaptées, notamment des couloirs bus ou cars, y compris sur certaines portions d'autoroutes. Ainsi, les projets de lignes de Cars à Haut Niveaux de Services apparaissent pertinents pour beaucoup, notamment celui desservant les principales zones du sud du territoire (Trets - ZA de Rousset - Pôle d'activités d'Aix - Vitrolles). De même, les projets de BHNS d'Aix et Vitrolles

connaissent plutôt un bon écho, même si des questions demeurent. On peut signaler qu'ils feront l'objet d'une concertation spécifique par ailleurs.

Le principe de rabattement des autres lignes sur ces axes prioritaires (CHNS et BHNS, mais aussi pôles d'échanges) connaît globalement un accueil favorable, sous réserve que les correspondances s'en trouvent facilitées. Ainsi, pour beaucoup il ne faut plus systématiser la convergence de toutes les lignes vers la gare routière centrale d'Aix, mais plutôt organiser ces correspondances dans les pôles d'échanges, les parcs relais...

En complément, le développement du transport à la demande dans toutes les communes est salué. Ce service reste particulièrement attendu dans certaines communes.

» Une nouvelle donne sur le stationnement

Sujet sensible, le thème du stationnement a souvent été évoqué. Il apparaît la nécessité de le réglementer, notamment dans les centres-villes, en tenant compte des différents usages (résidents, visiteurs, salariés, étudiants...). Les parcs relais existants ou en projets sont ainsi globalement bien acceptés, d'autant plus s'ils servent également de pôles de correspondance avec les transports en commun ou de parcs de covoiturage. De même, les parkings aménagés aux abords des centres des villages (parcs de proximité) pour une fin de parcours à pied, même s'ils ne sont pas aussi équipés et sécurisés que les parcs relais doivent pouvoir avoir les mêmes fonctions (correspondance et covoiturage).

» Aménagements cyclables : prioriser la continuité d'itinéraire

Pour beaucoup, il faut faciliter l'usage du vélo au quotidien, notamment pour les salariés. Aussi, les pistes et itinéraires cyclables sur le territoire ne proposent pas une réelle continuité d'itinéraire sur des aménagements sécurisés, à l'abri de la circulation automobile. Le problème de la maîtrise d'ouvrage sur ces aménagements est souvent évoqué...

Par ailleurs, l'aide pour l'acquisition de Vélo à Assistance Electrique, décidée par la CPA, semble particulièrement appréciée... et adaptée aux spécificités géographiques du territoire.

» Un nouveau partage de la voirie en faveur des piétons

Dans les centres-villes et villages, il reste encore du travail pour libérer les trottoirs des obstacles et du stationnement pour favoriser les déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite. La CPA, par le biais du PDU, doit inciter à faire ce travail dans les communes.

Pour certains, il s'agit aussi de mieux orienter les piétons avec une signalétique urbaine claire et adaptée.

» Les livraisons à mieux organiser sur le dernier kilomètre

Dans le domaine des marchandises, on peut souligner le besoin d'une synergie entre les opérateurs privés, les gestionnaires de l'espace public et les commerçants afin de modifier l'organisation actuelle de la filière de distribution, notamment la gestion du dernier kilomètre sur Aix.

» Information, sensibilisation pour modifier les comportements

Pour beaucoup, l'information et la communication constituent le « nerf de la guerre » pour modifier les habitudes et notamment le réflexe de la voiture individuelle. Il faut privilégier une information multimodale permettant de comparer les différents modes de déplacements. A cet égard, le temps de parcours, en plus du coût, est un argument à prendre en considération. Ce besoin d'information est aussi à appréhender en quasi temps réel.

Parmi les nouvelles pratiques, 2 retiennent particulièrement l'attention : le développement du télétravail, avec l'appui des communes et l'extension du covoiturage, notamment sur les nœuds routiers et sur les pôles d'échanges.

3 ANNEXES

3.1 COMPTES-RENDUS DES ATELIERS DE CONCERTATION

3.1.1 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Ecomobilité »

ATELIER DU 4 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique «Ecomobilité», du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du pays d'Aix (CPA).

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine de l'écomobilité (modes actifs, préservation de l'environnement, électromobilité, sensibilisation...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux). L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014). Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet est revenue sur le diagnostic synthétique des déplacements sur le territoire, notamment autour de la problématique environnementale.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- ▶ Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- ▶ Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- ▶ Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- ▶ Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissants à « un cercle vertueux ».

La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en matière d'écomobilité autour de 5 thématiques :

- Une définition commune de l'Ecomobilité
- L'usage du vélo au quotidien
- Les actions en faveur des piétons
- L'électro-mobilité
- Comment changer les habitudes ?

Pour certaines thématiques, l'équipe projet a présenté les actions/aménagements réalisés depuis 2013, servant de cadre à des évaluations, des échanges et des enrichissements avec les participants de l'atelier.

En conclusion, chaque participant a précisé l'action à réaliser prioritairement qu'il retenait des travaux du jour (1 seule réponse par participant).

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Nadège	BARTOLO ATTRAQUI	Directrice Urbanisme	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Claire	BAILLON	Responsable Agenda 21	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Jean-Paul	BOUQUIER	Expert urbaniste	CPIE PAYS D'AIX
Elodie	GOUARDIN	Responsable mobilité durable	CPIE PAYS D'AIX
Nicolas	PHILIPPE-JANON	Direction des Routes	CONSEIL GENERAL 13
Céline	SALES	Ecologie Urbaine	CPA, DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
Nicolas	DE MONSABERT	Responsable communication et marketing mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Christine	FABRE	Présidente	GIHVA
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Isabelle	MIRANDOLA	Directrice Voirie	MAIRIE VITROLLES
Sabrya	PREVOST	Développeur territorial	CCIMP

DEFINITION DE L'ECOMOBILITE

Quelle est votre définition de l'Ecomobilité ? Sur quels aspects/modes doit-on agir ?

Des déplacements respectueux de l'environnement

- ▶ Respecter l'environnement, c'est favoriser l'usage de moyens non mécanisés (marche et au vélo) et des transports collectifs.
- ▶ L'objectif est de réduire la place de la voiture en centre-ville au profit des modes actifs (ex Vieux Port Marseille avec anciennement 6 voies de circulation et désormais 2). Pourtant la voiture « offre » une certaine liberté. Quand on en possède une, on est tenté de l'utiliser. Il faut donc commencer à penser moins égoïstement.
- ▶ Il faut aussi pouvoir intégrer des moyens originaux dans la réflexion sur l'organisation des déplacements : trottinettes, rollers... (considérés comme piétons sur trottoir).
- ▶ Le covoiturage est aussi un mode écomobile à ne pas oublier (« une pratique nouvelle et moins polluante »).

Des déplacements intermodaux et optimisés

- ▶ Ne pas réfléchir avec un mode de déplacement unique : il faut pouvoir combiner les moyens de déplacements pour être moins polluant.
- ▶ Être écomobile, c'est aussi se poser la question « comment j'y vais ? ». Il faut donc avoir des alternatives... Il faut donc une vision globale et complémentaire entre tous les modes.

Des déplacements économiques

- ▶ L'écomobilité a une dimension économique : la voiture coûte cher. Il faut proposer des solutions moins onéreuses pour se déplacer. Ainsi, les transports en commun coûtent moins cher pour l'utilisateur car « le prix répercuté pour l'utilisateur n'est pas le vrai prix du service ».
- ▶ La question du temps perdu/gagné dans les transports est également jugée essentielle.

AMENAGEMENTS ET SERVICES EN FAVEUR DU VELO

Selon vous, que prévoir en faveur de l'usage du vélo au quotidien ?

Éléments de constat sur la thématique vélo

- ▶ L'intérêt du vélo c'est d'aller au plus court : « faire un détour en vélo, c'est insupportable ». Ainsi, avec la mise en place des contre-sens cyclables sur Aix, il n'y a pas d'accident reconnu à ce jour. Toutefois, il est impératif qu'ils soient matérialisés par des panneaux. Cela a entériné une pratique. De plus, cela marche quand le stationnement est supprimé ou repensé.
- ▶ Des avis sont émis : le vélo est parfois dangereux pour les piétons dans les zones de rencontre. Les cyclistes doivent aussi faire un effort vis-à-vis des autres usagers.

- ▶ L'environnement est important pour les cyclistes. Ainsi, l'insécurité sur les voies au milieu du flux automobile constitue un frein à l'usage du vélo. Améliorer la sécurité passe nécessairement par la limitation de la vitesse des voitures, des voies protégées pour les vélos...
- ▶ La distance raisonnable pour l'usage du vélo est de 5 à 8 km. Au-delà c'est plus compliqué pour un « non professionnel ».
- ▶ Un constat partagé : pour les problématiques de topographie, le Vélo à Assistance Électrique se développe de plus en plus et paraît adapté à notre territoire.
- ▶ En parallèle, on peut également constater, qu'il y a de nombreuses places de stationnement pour les 2 roues motorisées sur Aix, mais que globalement elles sont peu utilisées.

Actions proposées en faveur de l'usage du vélo au quotidien

- ▶ Pour les déplacements interurbains, il faudrait déjà se baser sur les voiries existantes : il faut aussi prévoir des axes cyclables sur des voies actuellement pas aménagées pour les vélos. Ainsi, il faudrait réaliser des aménagements cyclables en priorité vers les zones d'activités (dans cadre des déplacements domicile-travail).
- ▶ Un impératif : des stationnements vélo adaptés sont à aménager et à sécuriser. Il faut prévoir 15 à 20% du prix du vélo pour son antivol. Ainsi, des arceaux à vélo simples dans le centre ville proches des commerces et devant les bâtiments publics sont à prévoir. Devant les immeubles de bureaux ils sont à sécuriser. Pour les logements collectifs, il faudrait soutenir l'aménagement de vrais locaux à vélo, sécurisés.
- ▶ Il faut aussi prévoir des box vélo dans tous les parkings publics (payants ? gratuits ?).
- ▶ Une mesure complémentaire est proposée : autoriser la montée des vélos non pliants dans les transports en commun.

AMENAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MARCHE

Selon vous, dans quels domaines faudrait-il agir en faveur des piétons ?

Éléments de constat sur la marche à pied

- ▶ Un premier constat fort : à pied, on subit la pollution 3 à 4 fois moins que dans l'habitacle d'une voiture.
- ▶ Certains boulevards sont jugés impraticables sur Aix ou Les Pennes Mirabeau : stationnement anarchique, trottoirs pas assez larges, mauvais éclairage...
- ▶ Le plaisir de la marche passe aussi par des aménagements paysagers, des mobiliers urbains de qualité et adaptés à l'usage du piéton.
- ▶ Favoriser la marche, c'est aussi un enjeu important au niveau de l'accès aux transports en commun : arrêts de bus ou car, gares routières et ferroviaires...
- ▶ Une question reste en suspens : faut-il étendre les zones de rencontre ?

Actions proposées en faveur de la marche

- ▶ Pour traverser Aix, il faut ¼ d'heure, mais on ne le sait pas ! Il faudrait prévoir un fléchage piétons dans le cœur de ville, en indiquant le temps pour se rendre à pied aux établissements publics et aux points stratégiques (dans les 2 sens). Attention, dans le même temps, il faut aussi éviter l'invasion de poteaux...
- ▶ La lutte contre le stationnement anarchique, notamment sur trottoirs apparaît prioritaire : des axes à repérer, des sanctions à prévoir (PV, fourrière...), des aménagements innovants (potelets, grilles...), une menace de verbalisation sur pare-brise...
- ▶ Dans les réflexions urbaines, il faut faciliter les cheminements piétons en leur donnant la priorité. Ainsi, certains cheminements sont pénalisés par les détours qu'on leur impose (Ronde, rond-point gare routière...)
- ▶ Améliorer la matérialisation des cheminements piétons.

ACTIONS EN FAVEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

Selon vous, que faudrait-il prévoir en faveur du développement de l'électromobilité ?

Éléments de constat et actions proposées en faveur de l'électromobilité

- ▶ Les échanges ont d'abord porté sur les voitures électriques, un nouveau mode à soutenir. Sur le territoire, les bornes de recharge sont peu signalées et pas assez nombreuses. Il faut en prévoir impérativement dans les administrations et là où les voitures stationnent longtemps : domicile, zones d'emploi, P+R... En habitat collectif, des solutions de sous-compteurs sont également à trouver/proposer (à prévoir dans PLH de la CPA). On peut noter que dans les entreprises privées, cela reste à la discrétion de l'entreprise (tests sur ST Micro à Rousset). Point positif, sur Aix, les voitures électriques ne payent pas les parcmètres, mais payent les parkings en ouvrage : à généraliser ? Un financement par la CPA de 1000 euros pour l'achat d'une voiture électrique a été mis en place. *Remarque : A compter du 1^{er} juillet 2012, les permis de construire déposés pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation ou de bureaux, dotés d'espaces de stationnement doivent obligatoirement prévoir l'équipement de bornes de recharges pour véhicules électriques et la mise en place d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.*
- ▶ En, complément, les livraisons en centre-ville par des véhicules électriques sont à envisager.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Selon vous, comment peut-on faire changer les habitudes pour adopter des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement ?

Éléments de constat et actions proposées pour de nouvelles habitudes

Plus que des réponses des questions ont émergé :

- ▶ Faut-il utiliser la contrainte pour limiter l'usage de la voiture (ex limiter le stationnement) ? Ainsi, faut-il privilégier « la carotte ou contrainte » ?
- ▶ Faudrait-il prévoir des subventions pour faire abandonner la voiture ? Dans certaines entreprises, on constate que les salariés ne déclarent pas leur droit à la prime transport... pour ne pas perdre leur avantage fiscal (frais réels). A ce titre, une indemnité kilométrique vélo pour les salariés a été votée... mais il n'y a pas encore d'arrêté !
- ▶ En matière d'actions et de sensibilisation, les scolaires constituent un public à prendre en compte en priorité : Pédibus, Plans de Déplacements des Établissements Scolaires, stationnement vélo, sécurité du ramassage, rentrée/sortie des écoles, gratuité du transport scolaire...

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES EN FAVEUR DE L'ECOMOBILITE

- ▶ Repenser ses déplacements de la façon la moins néfaste pour l'environnement
- ▶ Développer la complémentarité entre les modes de transports autres que la voiture
- ▶ Favoriser le covoiturage et l'intermodalité
- ▶ Fournir une offre en transports en commun performante (fréquence et respect des horaires).
- ▶ Développer et améliorer les cheminements piétons (vers les arrêts de transports en commun, vers les lieux de centralité)
- ▶ Réaffecter l'espace de stationnement sur voirie en faveur des piétons
- ▶ Aménager des pistes et bandes cyclables sur le territoire.
- ▶ Inciter à l'acquisition de VAE même d'occasion, par une prime à l'achat
- ▶ Améliorer le transport scolaire pour que tout se passe comme pendant les vacances : éviter des accompagnements en voiture avec 2 adultes et un enfant
- ▶ Mieux desservir les zones d'activités : signalétique poids lourds, desserte en transports en commun et en vélo, véhicules électriques
- ▶ Repenser les livraisons et acheminements des marchandises en ville.
- ▶ Mettre en œuvre des campagnes de communication « funky avec une star », pour ringardiser ceux qui roulent en voiture

3.1.2 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Intermodalité »

ATELIER DU 5 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique «Intermodalité», du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du pays d'Aix (CPA).

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine de l'intermodalité (liaisons avec les territoires voisins, transports en commun, pôles d'échanges, sensibilisation...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux). L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014).

Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet est revenue sur le diagnostic synthétique des déplacements sur le territoire, notamment autour des principaux flux de transports publics.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- ▶ Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- ▶ Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- ▶ Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- ▶ Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissant à « un cercle vertueux ».

La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en matière d'écomobilité autour de 5 thématiques :

- ▶ Les liaisons avec les territoires voisins et les pôles d'échanges
- ▶ Les liaisons internes à la CPA et l'accès aux lignes en véhicules particuliers
- ▶ Les aménagements en transports en commun en site propre (dans Aix-Vitrolles) et la politique de maillage de Parc-Relais
- ▶ La desserte en transports en communs des petites communes et des pôles d'emploi
- ▶ Comment changer les habitudes et inciter au report modal ?

Pour certaines thématiques, l'équipe projet a présenté les actions/aménagements réalisés depuis 2013, servant de cadre à des évaluations, des échanges et des enrichissements avec les participants de l'atelier.

En conclusion, chaque participant a précisé l'action à réaliser prioritairement qu'il retenait des travaux du jour (1 seule réponse par participant).

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Daniel	FAMIGLIETTI	Chef de service voirie	MAIRIE PERTUIS
Michel	BEQUIE	Directeur	SOCIETE AUTOCARS DE PROVENCE
Nadège	BARTOLO ATTRAQUI	Directrice Urbanisme	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Clémentine	DUGAS OLLIVIER	Direction transports	CONSEIL REGIONAL
Bernard	GYSELS	Personnalité qualifiée	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Isabelle	GOSSMANN	Référent service transport	DREAL PACA
Jean-Jacques	ENOC	Président	ACA - AUTOMOBILE CLUB D'AIX EN PROVENCE ET DU PAYS D'AIX
Christine	FABRE	Présidente	GIHVA
Patricia	MARCELET	Secrétaire Général	ASSOCIATION DES ENTREPRISES - PÔLE D'ACTIVITÉS D'AIX EN PROVENCE
Remy	LAZZERI	Directeur	SMITEEB
Jack	NYCOLLIN	Responsable marketing	RDT 13
Thierry	POURCHON	Directeur Pôle voyageurs	RDT 13
Joele	ARMINGOL	Directrice	KEOLIS
Clémence	CORDIER	Responsable marketing	KEOLIS PAYS D'AIX
Vincent	NICOLAU	Directeur	KEOLIS PAYS D'AIX
Bertrand	VINAY	Directeur Régional Adjoint	EFFIA
David	HERQUELLE	Directeur	CPA - DIRECTION DES TRANSPORTS
Vincent	SENAME	Directeur	CPA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT

LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS ET LES POLES D'ÉCHANGES

Selon vous, quelles sont les liaisons prioritaires en transports en commun à prévoir vers les territoires voisins de la CPA ? En mode ferré ? Et/ou routier protégé ? Et quels accès et fonctions aux pôles d'échanges ?

Les infrastructures routières

- ▶ Les infrastructures routières sont souvent saturées comme la RD9 entre Aix-Vitrolles. On atteint ainsi les limites du réseau routier pour les transports en commun. Le doublement de la DR9 nécessite 30 mois de travaux. Des participants demandent que soit prévu un équipement pour les transports en commun afin de mieux desservir la Gare TGV par la route. Il est précisé que dans le projet du Conseil Général au regard des contraintes techniques aucune voie réservée sur l'ensemble de la RD9 n'est prévue.

Les liaisons avec les territoires voisins

- ▶ Il est important de ne pas oublier les liaisons vers le Var et vers l'agglomération d'Aubagne : « la partie Est du département est mal desservie ». De ce fait, la liaison routière Est-Ouest reste très importante.
- ▶ Dans le bassin de l'est Etang de Berre, Vitrolles, 2^{ème} ville de la CPA, entretient de fortes relations avec Marseille, alors que le réseau routier s'avère saturé. Il ne faut donc pas oublier Vitrolles et Les Pennes Mirabeau, au carrefour de la CPA, MPM et Est Etang de Berre, dans le PDU.
- ▶ Il y a un fort potentiel pour les habitants du nord de la CPA pour aller sur Marseille. La gare de la Calade répondra ainsi à ce besoin.
- ▶ Pour les nouvelles gares prévues sur le territoire (Luynes, Plan de Campagne...), il faut impérativement favoriser l'intermodalité, avec un accompagnement de tous les modes sur ces nœuds d'échanges.

La complémentarité fer et route

- ▶ La Dreal a lancé une étude sur les axes Aix-Marseille et Marseille-Vitrolles pour l'aménagement d'une voie bus sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU), pas forcément intégrale. Cela pourrait permettre une complémentarité entre le car et le fer aux heures de pointe et aux heures creuses. D'ailleurs, sur l'axe Aix-Marseille, les transporteurs confirment que leurs usagers prennent aussi bien le car que le train. Ces 2 modes sont complémentaires, notamment depuis la mise en place d'un pass alternatif.
- ▶ Au niveau des aménagements, on ne peut pas tout faire et en même temps (les projets ferrés sont à longue échéance). La clé : « la complémentarité entre le rail et la route »...

Désengorger la gare d'Aix

- ▶ Pour les habitants d'Aix nord ou d'Aix sud, il y a peu d'offres pour aller directement vers Marseille. Ils sont obligés de passer par la gare centrale. Pourtant, il y a un fort potentiel au

départ du Krypton. Il faudrait desserrer l'hypercentre d'Aix (cela provoque aussi des problèmes de stationnement), avec des mini-gares routières en périphérie. Ainsi, sur le nord il y a un pôle d'échanges prévu à Venelles. D'ailleurs, la nouvelle gare routière d'Aix arrive en limite de capacité. Cela confirme la nécessité de prévoir d'autres alternatives en liaison avec d'autres pôles.

- ▶ Le P+R Malacrida a été ouvert en octobre. De même, les travaux d'agrandissement du P+R Krypton ont commencé : 10 quais de transports en commun sont prévus. Cela s'accompagne d'une politique de stationnement globale sur ce secteur en développement, à proximité des facultés. Ainsi, une liaison avec le futur BHNS B à l'horizon 2019 est prévue.

Les correspondances, la clé de l'intermodalité

- ▶ Un constat émerge : « le temps de parcours et le coût déterminent le choix du mode de déplacement ».
- ▶ Il faut défendre les correspondances, en les rendant confortables : « il faut apprendre et rendre facile la complexité des réseaux ». La correspondance est à réhabiliter, ce n'est pas seulement un point dur, mais un moment à valoriser.
- ▶ Ainsi, il est indispensable d'améliorer la liaison entre la gare routière et la gare ferroviaire d'Aix : c'est un projet mené par la CPA avec ses partenaires.

LIAISONS INTERNES A LA CPA ET ACCES AUX LIGNES EN VEHICULES PARTICULIERS

Selon vous, quels sont les axes prioritaires pour les grandes dessertes internes à la CPA ? Quelle politique d'accès privilégier ? Quels points durs à traiter ? Quelle offre transport ?

Actions à envisager

- ▶ Pour beaucoup, il est indispensable de ne pas tout faire en priorité pour la ville centre. Il faut prévoir aussi des lignes transversales, notamment est-ouest.
- ▶ Les services, une clé de l'usage des transports en commun : confort dans les cars, service de bagagistes ?, wifi (10 000 inscrits sur Aix-Marseille), places VIP ? On peut désormais prévoir moins de places, mais plus de confort et d'espace pour le voyageur.
- ▶ L'usage complémentaire avec le vélo reste une piste. Cependant, les soutes ont peu de capacité : pas plus de 2 ou 3 vélos. Les porte vélos à l'avant cités aussi en exemple ne sont pas autorisés en France. Les services vélos autour des cars sont aussi à favoriser dans pôles d'échanges gares, P+R...

Problématiques sur certains secteurs

- ▶ Des solutions à court terme sont à prévoir dans le cadre des déplacements domicile-travail, notamment pour desservir le Pôle d'Activités d'Aix, à partir des pôles d'échanges.
- ▶ A Pertuis, les accès sont difficiles au pôle d'échanges. Il faudrait trouver des solutions pour faciliter cet accès.

A Vitrolles, une liaison est à prévoir entre le pôle d'échanges VAMP et le futur BHNS.

AMENAGEMENTS EN TCSP (DANS AIX ET VITROLLES) ET POLITIQUE DE MAILLAGE DE PARC-RELAIS

Selon vous, quel niveau de desserte à offrir dans les pôles urbains ? Comment faciliter le report modal de la voiture vers les transports publics ? Quelles améliorations faut-il apporter sur la desserte en transports en commun du cœur de l'agglomération ?

Le BHNS de Vitrolles

- ▶ Le projet de BHNS entre Vitrolles, Marignane et les Pennes Mirabeau doit être en connexion avec la gare de Vitrolles Aéroport de Marseille Provence, avec une extension vers l'aéroport et un prolongement entre les Pennes Mirabeau et Plan de Campagne. Ainsi, il faut aménager un pôle d'échanges à Plan de Campagne couplé au BHNS.

Le maillage des parcs-relais (P+R)

- ▶ Pour fonctionner, les P+R doivent impérativement avoir une desserte en site propre. Sur Aix, les bus doivent non seulement desservir les P+R, mais offrir des liaisons transversales sans passer forcément par le centre.
- ▶ Des services complémentaires sont à prévoir dans les P+R (commerces, livraisons...), mais « cela aura un coût pour la collectivité »... et les usagers.
- ▶ On constate le besoin d'un maillage de parcs de stationnement intermodaux, qui ne fonctionnent pas forcément avec le service actuel des P+R.

Problématiques spécifiques sur certains secteurs

- ▶ La circulation routière reste forte sur notre territoire. Il faudra donc hiérarchiser les priorités, mais sans oublier certains aménagements routiers indispensables. Ainsi, les échangeurs d'Entremont et des 3 Pigeons sont à lancer en priorité. Les projets d'aménagements routiers, en cours d'études par la DREAL devraient permettre aussi de mieux desservir les P+R d'Aix.

DESSERTE DES « PETITES » COMMUNES ET DES POLES D'EMPLOIS

Selon vous, quelles améliorations faut-il apporter sur la desserte en transports en commun dans les petites communes ? Vers les pôles d'emplois ?

Éléments de constat

- ▶ En matière de desserte des pôles d'emploi, il ne faut pas oublier la vallée de la Durance (Peyrolles, Jouques...).
- ▶ Une difficulté est exprimée : « le manque de relais d'information dans les entreprises ». Les actions et mesures prises dans le PDU seront à valoriser dans les PDIE (Plans de Déplacements Inter Entreprises).

Actions proposées vers les pôles d'emploi

- ▶ En matière de dispositif d'information, on pourrait prévoir des grilles horaires adaptées par pôle d'emploi.
- ▶ La ligne 53 du réseau Cartreize 'Marseille-Arbois' offre désormais la possibilité de capter des clients depuis Plan d'Aillane/Les Milles vers Marseille, mais cette opportunité est encore méconnue hormis pour les actifs s'employant sur le Pôle.

Actions proposées dans les petites communes

- ▶ Pour les petites communes, il faut réhabiliter la correspondance. Il faudrait prévoir des petits points d'arrêt avec des places de parkings.
- ▶ « On ne pourra pas aller partout en transports en commun ». Pour certains, le Transport A la Demande (TAD) est une solution qui peut s'avérer onéreuse, donc à déployer selon certaines conditions. Sur le SMITEEB, le TAD amène uniquement sur le premier point de correspondance du réseau. L'objectif 2016 de la CPA est d'étendre le système de TAD sur tout le territoire, en proposant ainsi un service complémentaire pour les PMR.
- ▶ On peut aussi prévoir le développement des modes actifs dans les petites communes (marche, vélo...), pour favoriser les cheminements vers des correspondances en transports en commun.
- ▶ Il convient également de matérialiser les cheminements piétons en lien avec les arrêts de transports en commun et parkings relais et de développer l'information voyageurs sur les points de correspondance.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Comment changer les habitudes, sensibiliser et inciter au report modal ?

Selon vous, quelles actions supplémentaires/complémentaires faudrait-il prévoir ?

La clé du succès : l'harmonisation

- ▶ En matière de tarification, « il faut que l'utilisateur ne paie qu'une fois ». Ainsi, le Syndicat Mixte des Transports a mis en place une réflexion : comment faire évoluer la tarification dans un objectif métropolitain. Le problème : « comment aller vers une convergence tarifaire » (ne pas additionner les tarifs des différents réseaux) ?
- ▶ En matière d'interopérabilité, il faudrait aussi un seul titre pour voyager sur tous les réseaux (essai déjà réalisé pour MP2013).
- ▶ L'objectif doit être de simplifier les choses au maximum au profit du voyageur : titre de transport, information, paiement...

Problématique spécifique sur la gare d'Aix

- ▶ Améliorer l'information voyageurs et le temps d'attente.

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE

La complémentarité des transports publics

- ▶ Favoriser la complémentarité (et non la concurrence) entre les modes sur une origine-destination à forte demande : priorisation des cars sur autoroute en parallèle du développement du fer.
- ▶ Améliorer la complémentarité, la lisibilité et la cohérence des différents modes de transports en commun.
- ▶ Prévoir des rabattements performants sur les pôles d'échanges multimodaux.
- ▶ Favoriser les correspondances aux pôles d'échanges.
- ▶ Favoriser les connexions en facilitant les correspondances.
- ▶ Réussir l'intermodalité en simplifiant les parcours voyageurs : tarifs, information, accès...
- ▶ Prévoir des connexions entre les différents outils de l'intermodalité (P+R, pôles d'échanges...). Les axes routiers restent des éléments majeurs (nouvelle répartition de voirie avec des sites propres de transports en commun).

Des aménagements dédiés aux transports en commun

- ▶ Développer des sites propres pour les transports en commun en général et en particulier ceux reliés au P+R pour le dernier kilomètre.
- ▶ Améliorer la vitesse commerciale des transports en commun avec des sites propres dédiés.
- ▶ Garantir les fréquences et les horaires des transports en commun, avec des infrastructures adaptées.

Le développement des parcs-relais

- ▶ Développer encore plus les P+R, notamment en grande périphérie d'Aix.
- ▶ Offrir des alternatives intermodales à la périphérie d'Aix, pour éviter la congestion du centre.

Actions complémentaires à prévoir

- ▶ La clé du succès : la communication.
- ▶ Améliorer à court terme les équipements et outils existants en matière de transports en commun (performance, confort, qualité).

3.1.3 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Marchandises »

ATELIER DU 6 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique «Marchandises», du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du pays d'Aix (CPA).

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine du fret de marchandises (transport, livraisons, dysfonctionnements urbains...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux). L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014). La loi SRU a également fixé 5 cadres indispensables sur les marchandises (desserte urbaine, maintien des activités commerciales, règlementation, besoins en surfaces, infrastructures).

Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet a présenté un diagnostic synthétique des flux et enjeux en matière de marchandises sur le territoire.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- ▶ Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- ▶ Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- ▶ Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- ▶ Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissant à « un cercle vertueux ».

La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en faveur du fret autour de 2 grandes thématiques :

- ▶ Les dysfonctionnements actuels et les mesures à préconiser : règlementation, Espace Logistique Urbain (ELU), relations avec les déplacements de personnes...
- ▶ L'usage du mode ferré

NB : Les transporteurs routiers et ferrés ont pu exprimer leurs avis/opinions/attentes lors de l'atelier, le point de vue des commerçants sur la thématique n'a pu être approfondi faute de représentants (avis uniquement relayé par la CCIMP).

En conclusion, chaque participant a précisé les points essentiels qu'il retenait des travaux du jour.

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Daniel BOUDOUIN	Bureau d'Etudes	JONCTION
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Corinne	PINA	Energie Climat	CPA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
Emmanuelle	MOESCH	Chargée de Mission	CLUSTER PACA LOGISTIQUE
Sabrya	PREVOST	Développeur territorial	CCIMP
Patricia	MARCELET	Secrétaire Général	ASSOCIATION DES ENTREPRISES - PÔLE D'ACTIVITÉS D'AIX EN PROVENCE
Laurent	BIANCONI		DREAL PACA
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Guillaume	DE CASTERAS	Directeur	FRANCE EXPRESS GEODIS CALBERSON
Michel	MATTAR	Secrétaire Général	UNION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE, TLF MEDITERRANEE
Paul	SILLOU	Directeur	RDT13
Corinne	DELONCA	Responsable sécurité routière	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE

DYSFONCTIONNEMENTS ET MESURES A PRECONISER

Au vu des enjeux présentés dans le diagnostic, quels sont les points majeurs à traiter (dans l'espace et dans le temps) ?

Contexte sur le transport des marchandises

Chaque jour, environ 34 000 livraisons/enlèvements sont effectuées sur la CPA.

- ▶ Ainsi les marchandises représentent de 10 à 15% des déplacements de véhicules, mais près du 1/3 des émissions polluantes (au delà pour les particules microscopiques). De plus, 30% des gênes fonctionnelles en ville sont dues au transport de marchandises. Pourtant, c'est une activité souvent vitale pour le commerce de proximité et l'attractivité économique des communes. Environ 8000 colis sont livrés chaque jour sur le pays d'Aix, pour des achats effectués via internet. Pour toutes ces raisons, les marchandises ne doivent pas rester les « grandes oubliées du système de déplacements ».

Point de vue des transporteurs routiers de marchandises

Les transporteurs routiers de marchandises ont tout d'abord exprimés leurs problématiques.

- ▶ Historiquement la majorité des transporteurs de marchandises s'est rapprochée de Marseille. Ainsi, pour Geodis Calberson/France Express, Aix représente 10 000 livraisons par mois, contre 25 000 pour Marseille. « Le dernier km pollue, mais coûte aussi de l'argent » : s'installer sur Marseille leur permet des économies de fonctionnement. Le coût du dernier km est élevé : « il représente plus de 30% du coût du transport. Depuis, les transporteurs sont déjà entrés dans des optimisations de distribution (horaires adaptés, véhicules utilisés sur Aix plus petits que Marseille...). Toutefois, les frontières administratives du pays d'Aix ne correspondent pas aux frontières d'organisation des transporteurs (et de leurs clients : particuliers, commerces ou entreprises) : ainsi, « Aix-en-Provence est livrée depuis Marseille et Vitrolles ». L'approvisionnement du pays d'Aix est très lié aux plateformes externes : Marseille, Salon, Clé Sud, Vitrolles.
- ▶ La volonté des grandes villes est de limiter l'accès aux centres-villes aux transporteurs. Pourtant le stockage n'est pas (plus ?) assuré dans les magasins de proximité. Pour certaines enseignes commerçantes, n'ayant pas ou peu de surfaces de stockage, le réassort moyen par boutique est de 3, 4, 5 fois par semaine, parfois 7 ! On demande dès lors aux transporteurs d'assurer ce stockage et de prévoir de nombreuses livraisons. Les pouvoirs publics doivent aussi prendre en compte ces considérations.
- ▶ De plus, le contrat de transport est tripartite : un expéditeur, un destinataire et un transporteur. « Les clients confient leurs livraisons à un transporteur, pas à un intermédiaire, qui risque de rallonger les temps et de compliquer la responsabilité.
- ▶ En centre-ville, notamment d'Aix, les transporteurs sont aussi confrontés à un problème entre les horaires d'ouverture des boutiques (10h en général) et les horaires réglementés

pour les livraisons (avant 11h), ce qui laisse peu de temps. Or, « Tout le monde veut être livré en même temps ».

- ▶ Certains transporteurs ont essayé de s'équiper en véhicules électriques, mais ceux-ci sont beaucoup plus coûteux, moins solides et beaucoup moins performants. Compte-tenu des innovations à venir, ce mode pourra devenir intéressant à terme. D'ores et déjà, ils se sont largement engagés dans une politique d'équipements en véhicules répondant aux normes environnementales Euro 5.

Éléments de constat sur la plateforme logistique Aixoise

- ▶ Le projet de Centre de Distribution Urbaine d'Aix (CDU) est un espace mis en œuvre par la collectivité pour recomposer les flux avant leur distribution. Une gestion par un opérateur privé est assurée. A ce sujet, des rencontres avec la Ville d'Aix, les transporteurs et les commerçants ont déjà été réalisées par ailleurs.
- ▶ Il ressort déjà que la plateforme envisagée sur Aix ne peut intéresser que les transporteurs en compte propre (destinataires ou expéditeurs soit 56% des livraisons). Pour les transporteurs (à compte d'autrui), cela fait une rupture de charge qui a un coût et provoque des problèmes de responsabilité. Ainsi, « qui va payer le surcoût de livraison : le commerçant ? l'acheteur ? ». De plus, cette plateforme semble sous-dimensionnée 400 m², alors qu'il en faudrait 4 000 m².

Autres dysfonctionnements constatés

- ▶ Dans le centre d'Aix, on constate au quotidien des problèmes de discipline des commerçants et des particuliers qui occupent les aires de livraison, au détriment des véhicules de livraison. Ainsi « si les voitures qui n'ont rien à faire sur les emplacements de livraison n'étaient pas là, le transport de marchandises pourrait être plus flexible ».
- ▶ Pour la représentante des Comités d'Intérêt de Quartier d'Aix, les livraisons ont l'air mal organisées, notamment dans certaines routes très étroites.
- ▶ Il faut aussi tenir compte des artisans qui travaillent en centre-ville et ont besoin de se garer à proximité de leur lieu d'intervention.

Les livraisons dans les autres communes et les zones d'activités

- ▶ Il n'y a pas que le centre d'Aix qui est concerné par les livraisons. Ainsi, dans les autres communes, les transporteurs sont confrontés à des difficultés d'accès dans les centres-villes et villages les jours de marché.
- ▶ la problématique des livraisons ne concerne pas uniquement Aix, mais aussi les zones périphériques et les villages alentours.
- ▶ Dans les zones d'activités, un effort de signalisation est à entreprendre pour faciliter les livraisons, notamment pour les transporteurs étrangers sans cesse plus nombreux et qui se fient souvent à leur GPS inadapté.

Mesures à préconiser

- ▶ En matière de livraison dans l'hypercentre d'Aix, les solutions à apporter doivent se situer à 3 niveaux : l'organisation du système de livraison, la réglementation, la gouvernance. Cette gouvernance doit impliquer les opérateurs de fret, mais également les chargeurs et les commerçants.
- ▶ Les solutions en matière de réglementation des horaires sont à envisager dans une échelle métropolitaine, notamment avec une harmonisation sur les grandes communes du département. La future Métropole devrait permettre d'harmoniser la réglementation.
- ▶ Une solution pourrait être envisagée en utilisant les parcs relais en périphérie : des points relais dans lesquels les habitants viennent chercher leurs achats sur internet. Cela consisterait à professionnaliser les points relais qui sont aujourd'hui gérés (à minima) par des petits commerçants, aux faibles capacités d'entreposage. Ouvrir ces sas de livraison aux abords du centre ville aixois permettrait de ne pas rentrer en ville, mais de s'en rapprocher au plus près, avec le client qui vient chercher le ou les colis déposés.

L'USAGE DU MODE FERRE

Quelles perspectives de développement pour le fret ferroviaire ? Comment articuler les modes ferrés et routiers ? Quel type de fret est concerné ?

Contexte sur le fret ferroviaire

Les politiques publiques prônent un usage plus important du fer dans l'organisation du transport de marchandises. Pourtant, le transport de marchandises par fer a quasiment disparu du paysage aixois. En dehors de l'approvisionnement des unités industrielles de Gardanne et Vitrolles, on ne relève que du transport de boissons. Les atouts sont pourtant là :

- ▶ La RDT13 qui s'affirme comme OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) au niveau régional,
- ▶ La ligne Rognac-Aix qui permet de relier directement la zone des Milles/Arbois,
- ▶ Les projets d'ouverture de ligne Gardanne-Carnoules et Cavaillon-Pertuis,
- ▶ L'aménagement de la liaison ferrée Aix-Marseille,
- ▶ Le développement de nouveaux chantiers de transport combiné (Mourepiane, Fos ?).
- ▶ Le « tout camion » domine sur la CPA et reste trop présent surtout au Nord du territoire.

Enjeux pour le fret ferroviaire sur le territoire

- ▶ Historiquement, le fret ferroviaire coûtait cher à la SNCF et ses filiales (SERNAM), qui a depuis privatisé cette partie du transport. Pour les transporteurs routiers, le fret ferroviaire n'a d'intérêt que pour des distances supérieures à 500 km.
- ▶ La RDT13 en temps qu'Opérateur Ferroviaire de Proximité intervient pourtant sur des périmètres plus restreints. Ainsi, elle organise « le train des poubelles » quotidien de l'agglomération marseillaise vers l'incinérateur de Fos. Elle est également en relation avec des entreprises/collectivités locales et peut traiter des « wagons isolés », en les regroupant et en massifiant les flux. En moyenne, la RDT13 gère environ 15 trains par semaine. Cela

« favorise le report modal de la route vers le fer » et permet de réduire les nuisances environnementales.

- ▶ Sur la centrale de Gardanne, il existe de gros enjeux pour transporter la bauxite, le charbon et le bois. Ainsi 400 000 tonnes de charbon sont transportés entre Fos et Gardanne par an. Chaque jour, « 150 voyages en poids lourds sont nécessaires. » Une grande partie de ce fret pourrait être assurée en mode ferré.
- ▶ Une question demeure : la cohabitation du fret ferroviaire avec le transport ferroviaire de voyageurs est-elle possible sur les voies actuelles ? Ces voies peu fréquentées la nuit pour les voyageurs pourraient être utilisées au profit des marchandises.
- ▶ On peut donc le constater, en matière de transport de marchandises, le mode routier et le mode fer peuvent être complémentaires et non concurrents, pour certaines quantités, certains services et certaines distances.

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES SUR LES MARCHANDISES

- ▶ Pour la DREAL, la logistique urbaine ne doit pas se concevoir uniquement sur Aix mais aussi sur les zones périphériques et les villages alentours. Ainsi, la problématique du transport de marchandises existe sur Gardanne. Dans ce cadre, le fret ferroviaire peut être une solution durable.
Par ailleurs, le CDU d'Aix, dans sa dimension actuelle, ne résoudra pas les problématiques de rupture de charge et d'horaires.
- ▶ Pour les CIQ d'Aix, les livraisons provoquent des gênes sur la voie publique. Si le système actuel des gros transporteurs semble performant, il faudrait trouver une solution plus adaptée pour les petits colis : pourquoi pas en utilisant les parcs relais en périphérie, qui pourraient servir de points relais dans lesquels les clients viendraient retirer leurs colis.
- ▶ Pour les transporteurs, il existe déjà beaucoup de contraintes dans les Bouches-du-Rhône. Cela devient très compliqué pour eux. D'ailleurs, depuis 20 ans, « de gros transporteurs ont disparu faute de rentabilité ». Avant de contraindre, il faut concerter, en incluant tous les acteurs : transporteurs, commerçants, pouvoirs publics... Pour cela « il faut que chacun fasse un pas. »
- ▶ Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, il est essentiel de conserver/maintenir « l'attractivité des centres-villes », en luttant contre l'évasion commerciale vers les grandes surfaces de périphérie. Il faut donc prévoir de bonnes conditions de livraison, avec des solutions innovantes. La CCIMP se prononce également en faveur du fret ferroviaire, qui doit s'appréhender dans une réflexion globale en faveur de l'aménagement du territoire.
- ▶ Pour le Cluster PACA Logistique, il existe des contraintes et intérêts divergents entre les commerçants et les transporteurs... mais aussi des problématiques communes. Le principal problème réside dans les faibles surfaces de stockage dans les commerces de centre-ville. Il

faudrait que les pouvoirs publics jouent un rôle de médiateur, en prévoyant des réunions d'échanges entre les 2 parties.

- ▶ Pour la Direction Environnement de la CPA, l'enjeu environnemental (près du 1/3 des émissions polluantes routières engendré par le transport de marchandises) est crucial. On pourrait prévoir une concertation teste sur un petit secteur d'Aix (rue d'Italie par exemple).
- ▶ Dans les espaces urbains, on pourrait prévoir des « espaces de stockage relais », pouvant être partagés. De même, dans les nouveaux quartiers, ces aménagements pourraient être prévus systématiquement.

3.1.4 Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Voirie et Sécurité »

ATELIER DU 7 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique « Voirie et Sécurité », du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du pays d'Aix (CPA).

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine de la voirie et de la sécurité (aménagement routiers, sécurité routière, stationnement, sensibilisation...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux). L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014). Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet est revenue sur le diagnostic synthétique des déplacements sur le territoire, notamment autour des problématiques de l'accidentologie et de l'environnement.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- ▶ Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- ▶ Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- ▶ Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- ▶ Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissant à « un cercle vertueux ».

La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en matière d'écomobilité autour de 5 thématiques :

- ▶ Les aménagements routiers en faveur de l'accès au territoire
- ▶ La sécurité routière dans les communes
- ▶ La politique de stationnement
- ▶ L'accès aux zones d'activités et pôles d'emploi
- ▶ Comment changer les habitudes ?

Pour certaines thématiques, l'équipe projet a présenté les actions/aménagements réalisés depuis 2013, servant de cadre à des évaluations, des échanges et des enrichissements avec les participants de l'atelier.

En conclusion, chaque participant a précisé l'action à réaliser prioritairement qu'il retenait des travaux du jour (1 seule réponse par participant).

NB : Les compléments aux échanges, apportés après la tenue de l'atelier par certains publics, sont signalés en italique.

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme
Jean-Jacques ENOC	Président	ACA - AUTOMOBILE CLUB D'AIX EN PROVENCE ET DU PAYS D'AIX
Thibaud GARCIN	Aménagement	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Isabelle MIRANDOLA	Directrice Voirie	MAIRIE VITROLLES
Dominique WEIBEL	Directeur	CPA DIRECTION INFRASTRUCTURES
Corinne DELONCA	Responsable sécurité routière	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Alexia BURGEVIN		POLICE NATIONALE AIX
Hervé FLEURY		POLICE NATIONALE AIX
Daniel FAMIGLIETTI	Voirie	MAIRIE PERTUIS
Philippe STOPPACHER	Coordonnateur	FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Patrick LECOCQ		FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Bernard FRAYSSINHES		FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Nicolas PHILIPPE-JANON	Direction des Routes	CONSEIL GENERAL 13
Christine FABRE	Présidente	GIHVA
Michelle BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Laurent BOUDES		CPA
Akim BENHAMEL	Directeur	ARTEMIS - ECOLE DE CONDUITE EUROPÉENNE - E.C.E
Valérie DIJON	Coordinatrice Sécurité Routière	PREFECTURE DE POLICE DES BOUCHES DU RHONE

AMENAGEMENTS ROUTIERS EN FAVEUR DE L'ACCES AU TERRITOIRE

Selon vous, quels sont les principaux points noirs ? Quels sont les aménagements routiers indispensables (et en faveur de la sécurité) ? Comment prendre en compte les transports publics sur les RD ? Les projets de demain ?

Dysfonctionnements complémentaires constatés

- ▶ Premier constat : la stagnation du trafic routier (embouteillages) entraîne de la pollution supplémentaire, avec des motorisations qui consomment plus : fluidifier le trafic permet parfois de réduire la pollution.
- ▶ Pour entrer dans Aix, on peut constater tous les jours un bouchon sur l'A8, la RN 296 et la RD9, depuis l'ouverture de la gare routière d'Aix et la fermeture de l'avenue de L'Europe.
- ▶ Le pont de Pertuis a été réalisé en 2013 et ne doit plus apparaître comme un point à traiter dans le PDU.

Les transports publics ne peuvent pas tout résoudre

- ▶ Il est parfois complexe pour les étudiants de se rendre à Aix... et d'en sortir, parfois à des horaires tardifs, ce qui peut rendre difficile l'usage des transports en commun. De plus, il faut penser aux personnes qui ont des horaires décalés.

Actions proposées sur les aménagements routiers en faveur des autres modes

- ▶ Sur la RD9, certains estiment qu'il faudrait faire un couloir bus dans le cadre du doublement pour desservir la gare TGV et l'aéroport. Les études ont montré que sur la section à aménager il n'y a pas de besoin de voies réservées aux transports en commun. En revanche, l'ensemble du trafic va arriver plus rapidement sur les entrées de ville d'Aix et Vitrolles, renforçant les besoins d'équipements dédiés aux transports publics. Pour le CG13, maître d'ouvrage de l'opération sur la RD9, il n'y a pas d'emprise possible sur certains tronçons pour aménager une voie bus sur cet axe. Des réflexions sont à l'étude pour un débranchement des bus sur la RD65 depuis l'A51 vers les Milles.
- ▶ Les aménagements routiers doivent aussi favoriser des pratiques plus vertueuses pour dessaturer les routes (ex : covoiturage ou transports en commun).
- ▶ Sur le territoire de la CPA, il faut multiplier les points de connexions entre voitures et transports en commun (P+R, places de stationnement près des arrêts de bus...).
- ▶ Sur certaines parties d'autoroutes, on pourrait créer une voie en site propre sur les BAU (bandes d'arrêt d'urgence).
- ▶ La Fédération des CIQ d'Aix souhaiterait un axe de BHNS vers le nord de la commune, lieu de résidence d'un nombre important d'Aixois (Celony/Puyricard) et porte d'accès vers Aix depuis le nord de la CPA et les départements voisins (Vaucluse et Alpes de Haute Provence). L'intégration de cette option, même si elle est à échéance de réalisation lointaine, est nécessaire.

SECURITE ROUTIERE DANS NOS VILLES ET SUR NOS ROUTES

Selon vous, que faut-il envisager pour améliorer la sécurité routière dans les communes? Quelle stratégie développer concernant les vitesses sur les grandes voiries de la CPA ?

Éléments de constat sur les 2 roues motorisés

- Dans la répartition des modes de déplacements, on oublie trop souvent les 2 roues motorisés, qui ne sont ni des vélos, ni des voitures...
- Les aménagements urbains sont souvent faits en dépit du bon sens : « on privilégie le beau plutôt que l'efficace ». Pourtant, le CEREMA (ex CERTU) a mis en place un document à l'usage des villes avec des dispositions à prendre en compte pour les 2 roues motorisées. Il existe aussi des moyens techniques moins agressifs qui remplissent les mêmes fonctions (potelets, plateaux berlinois, luminosité...). Ainsi, aux Pennes Mirabeau, des potelets en plastique sur des voies de desserte ont été testés.

Dysfonctionnements constatés

- Du fait de leur « fragilité », les 2 roues motorisés sont surreprésentés dans les statistiques de l'accidentologie mortelle. Les vélos ne comptent qu'un seul mort en 2013, mais sont concernés dans de nombreux accidents non mortels.
- En ville, les types d'accidents (pas toujours mortels) les plus courants observés concernent des problèmes d'incivisme et de mauvais comportements : traversées de piétons, sorties de bus, erreurs de conduite de motards.
- La nuit, de nombreux accidents sont causés par l'alcool, les stupéfiants, la vitesse. Toutefois, « on constate moins d'accidents frontaux qu'il y a 20 ans », grâce aux voies séparées notamment.
- Sur Aix, il existe un conflit entre traversées de piétons et bus/cars, en sortie de gare routière sur le boulevard des Belges autour du rond point.
- Sur la CPA, la concertation avec les acteurs de l'ordre public (police, gendarmerie) semble défailante. Ils ne sont pas assez associés sur la problématique de la sécurité routière dans les aménagements urbains (ex Pont de l'Arc sur Aix).

Actions proposées en faveur de la sécurité routière

- En matière de sécurité de nombreuses actions sont déjà engagées : sensibilisation à tous les niveaux (écoles, collèges, lycées), alternatives à la sanction, actions vers les seniors, manifestations... il faut continuer.
- Pour le CG13, la sécurité routière reste une préoccupation transversale : sur Aix, 2 passages à niveaux dangereux ont été supprimés. Les déviations de communes servent aussi à sécuriser les centres de villages.

- ▶ Une question reste en suspens : « la conduite accompagnée est-elle un bien ou un mal ? » Ca dépend aussi du parent qui fait reproduire à l'enfant ses propres habitudes. Ainsi, d'après les dernières études, cela ne fait pas diminuer les risques d'accident.
- ▶ Pour ses aménagements urbains, la CPA pourrait consulter les acteurs de l'ordre public (police, gendarmerie) en amont autour la problématique de la sécurité routière. La Fédération des CIQ d'Aix soutient d'ailleurs cette initiative.
- ▶ La Fédération des CIQ d'Aix pense qu'il faudrait généraliser dans chaque ville et village l'implantation de zones 30 devant chaque établissement scolaire, (pas uniquement un simple plateau surélevé étriqué au droit des seuls portails d'entrée), de façon à sécuriser au maximum ce "cheminement vers l'école" et promouvoir les dernières centaines de mètres à pied....(avec si nécessaire des panneaux d'information et de fléchage)
- ▶ La Fédération des CIQ d'Aix souhaiterait qu'il soit demandé au Préfet et aux gestionnaires d'autoroutes concédées de limiter systématiquement la vitesse à 90 km/h sur la totalité des portions longeant les zones urbanisées des autoroutes et voies à caractéristiques autoroutières encerclant la ville d'Aix et les communes avoisinantes (A8, A51, RN 296). Pour l'A51, cette mesure démarrerait à l'entrée est de Venelles dans sa partie concédée à Escota, et se poursuivrait sur le dernier tronçon de la RN296 encore à 110 km/h entre la sortie Venelles et la sortie C13 Chemin de St Donat. Pour l'A8 concédée à ASF et Escota, cette mesure devrait démarrer à la sortie Aix-Ouest (ASF) et se prolonger de façon continue jusqu'à Pont de Bayeux (Escota). A noter que cette mesure diminuerait ainsi la pollution et les nuisances sonores induites sur les secteurs Venelles/Aix nord (A51/RN296) et Aix ouest/Aix sud/ Aix est/Palette-le Tholonet (A8).
- ▶ D'autre part sur ces mêmes voies, la Fédération soutient l'insertion de couloirs où les bus seraient prioritaires. A noter que cette mesure serait certainement plus facile à prendre dans la mesure où la vitesse autorisée serait bridée à 90 km/h. Au droit du campus universitaire, des stations de dépose-repose de passagers devraient également être envisagées (ce système existe déjà dans d'autres régions).

POLITIQUE DE STATIONNEMENT DANS LES VILLES DE LA CPA

Selon vous, comment doit-on organiser-gérer l'offre de stationnement dans les centres des villes et villages ? Comment rendre les stratégies de stationnement cohérentes avec les objectifs du PDU ?

Éléments de contexte sur le stationnement

- ▶ Pour supprimer les voitures dans les centres-villes, il faut agir sur le stationnement, mais aussi prévoir des transports en commun adaptés : « Une voiture va là où elle peut stationner ». Ainsi, les parcs-relais (P+R) couplés avec des couloirs bus permettent d'offrir une alternative pour entrer dans Aix.

- ▶ Lutter contre le stationnement anarchique (sur trottoir, sur places handicapées...) demande des moyens humains considérables. La vidéo-verbalisation peut être un outil au service de la politique de stationnement.
- ▶ Le coût du stationnement est un problème. Des solutions sont à trouver en termes de tarification selon les usages, de zonage...
- ▶ Il convient de trouver une complémentarité entre stationnement des riverains (augmentation des places résidents en parkings en ouvrage dans Aix) et stationnement des pendulaires (orientés sur les P+R pour du stationnement de longue durée).

Le stationnement des 2 roues motorisés

- ▶ Pour certains, la moto constitue-t-elle une alternative possible à l'usage de la voiture ?
- ▶ Le stationnement des 2 roues motorisées provoque des dysfonctionnements (par exemple sur le Cours Mirabeau à Aix). On peut ainsi déplorer un problème de comportement comme pour la voiture. Ainsi, en matière de 2 roues motorisées, il y a différents usages (moto, scooter...) et différents publics (jeunes, aguerris, indisciplinés...).
- ▶ D'après le CEREMA, une place sur 20 dans les linéaires de stationnement en centre-ville devrait être (ré)affectée à du stationnement 2 roues, correctement aménagé. Ainsi, il faudrait prévoir des places de 2 roues motorisées avec des consignes pour motards, notamment dans les parcs-relais et aux pôles d'échanges.
- ▶ Pour les représentants des motards, « les accès sont difficiles et dangereux pour les 2 roues motorisés dans les parkings en ouvrage », du fait des revêtements utilisés, des pentes, des virages...

ACCES AUX ZONES D'ACTIVITES ET POLES D'EMPLOIS

Dans et vers les grandes zones d'activités du pays d'Aix, quelles mesures faudrait-il adopter en matière de desserte en transports en commun, de stationnement, de covoiturage ?

L'essor du covoiturage

- ▶ L'Automobile Club d'Aix et du Pays d'Aix gère le covoiturage sur les pôles d'emploi de la CPA (environ 100 adhésions par mois). Cette pratique se développe de plus en plus. Certaines entreprises proposent même des services pour les covoitureurs (100 places réservées à ST Micro par exemple).
- ▶ Dans certaines communes, le covoiturage s'organise sur des parkings non prévus à cet effet.
- ▶ Des parkings dédiés au covoiturage sont en projet (secteur de La Barque) à proximité des axes autoroutiers comme l'a déjà fait le CG13 à la sortie de Pertuis. Il conviendrait de développer encore plus ces infrastructures sur les délaissés routiers.

L'accès aux zones d'activités

- ▶ Sur la ZA de Vitrolles, il existe de gros problèmes d'insécurité/dysfonctionnements, notamment dus aux poids lourds. Souvent, des poids lourds étrangers errent dans la zone, en se fiant à leur GPS par forcément à jour sans tenir compte de la signalisation. Il faut prendre des mesures dans les documents d'urbanisme pour les aménageurs de zones et entreprises.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Selon vous, quelle politique de sensibilisation encourager ? Vers quels publics ? Comment peut-on faire changer les habitudes pour adopter des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement ?

Éléments de constat et actions proposées pour de nouvelles habitudes

- ▶ Il est indispensable d'éduquer les enfants à la route et ses dangers : piste de circulation route et vélo, sensibilisation des scolaires dans les cars (angles de vues...), ateliers de sensibilisation dans les écoles, Semaines de la Sécurité Routière... Toutefois, avant de parler de sensibilisation des enfants, « il faut d'abord éduquer les parents ». Il existe ainsi des alternatives à la sanction et des compositions pénales. Les Semaines de la Sécurité Routière sont également très appréciées. Ainsi, 80% des jeunes qui ont des infractions sont issus de parents qui font des infractions. Le premier référent de l'enfant c'est le parent : « le parent est au centre du dispositif ».
- ▶ En matière de sensibilisation, les seniors sont également une cible à prendre en compte.
- ▶ Le traitement des abords des établissements scolaires reste une thématique compliquée : faut-il prévoir des dépose-minute ? On peut constater une différence entre le sentiment d'insécurité routière perçue et la réalité des accidents.
- ▶ La répression doit être maintenue sous l'action des forces de l'ordre pour certaines catégories de personnes, les récidivistes notamment.

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES SUR LA VOIRIE ET LA SECURITE ROUTIERE

La concertation sur les aménagements urbains

- ▶ Associer les services de police dans les projets d'aménagements.
- ▶ Intégrer les forces de police et les associations d'usagers (motards, 2 roues, PMR...), dans la conception des projets d'aménagements.
- ▶ Prendre en compte les aménagements urbains en tenant compte des emprises foncières et en favorisant la sécurité des usagers, sans forcément imposer certains aménagements (pistes cyclables par exemple).

Mieux partager la voirie au profit de tous les modes de déplacements

- ▶ Lutter contre l'incivisme et favoriser le partage de l'espace entre tous les modes de déplacements.
- ▶ Partager l'espace urbain, pour la circulation et la sécurité de tous, dans le respect de leur mode de transport.
- ▶ Prévoir des aménagements au service de tous les usagers.
- ▶ Sécuriser l'ensemble des déplacements.

Sensibilisation et formation sur la sécurité routière

- ▶ Prévoir des formations à la sécurité et au partage des voies.
- ▶ Renforcer la sensibilisation des automobilistes à la route.

3.1.5 Comites techniques

COMITE TECHNIQUE DU 23 OCTOBRE 2014

Environnement

Les participants rappellent qu'il faut être vigilant sur la compatibilité des objectifs du PDU avec objectifs environnementaux fixés par les autres documents Plan climat (-25% de Gaz à Effet de Serre), Plan de Protection de l'Atmosphère etc.

Il est souhaité que les données d'Air PACA soient utilisées pour les mesures des impacts du futur projet afin d'être cohérent avec les autres documents produits à ce jour (carto air, etc)

Eléments de diagnostic

Il est rappelé que 1,7 millions de déplacements sont recensés sur la CPA au quotidien.

L'évolution des parts modales sur la CPA indique :

- ▶ sur Aix, l'utilisation de la voiture est en baisse au profit des transports en commun.
- ▶ sur les autres communes, la situation reste difficile pour les transports publics qui ont plus de mal à capter des usagers.

La mobilité des habitants du pays d'Aix reste forte et le gain ou transfert modal demeure ainsi difficile. Gardanne, constitue un pôle majeur de mobilité sur le territoire communautaire, notamment autour de la gare SNCF.

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Luis	RIBEIRO	Directeur des Transports	AGGLOPOLE PROVENCE
Stéphane	LEVY		AUPA
Sabrya	PREVOST		CCIMP
Bernard	GYSELS	CD membre du Bureau	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Patricia	MARCELLET	CD membre du Bureau	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Jean-Michel	AMBROSI		CG13
Clémentine	DUGAS OLLIVIER		CONSEIL REGIONAL
Valérie	CHABRIER		DDTM 13
Isabelle	GOSSMANN		DREAL
Sébastien	MIS		RFF
Dominique	ROUETTE		SNCF
Corinne	PINA	Energie climat	CPA
Marion	RISCATTO	PHL Observatoire habitat	CPA
Nicolas	PHILIPPE-JANON	Direction des routes	CG13
Serge	LERDA	Directeur Stratégie et habitat	CPA
Catherine	TEISSIER	Aménagement	CPA
David	HERQUELLE	Directeur des transports	CPA
Membres excusés		Fonction	Organisme
Jean-Claude	Ventre		DDTM 13

Pour plus de cohérence et d'efficacité, il a été décidé de travailler objectif par objectif.

- Il est souligné que l'objectif du PDU, 'changer les comportements' fait une confusion entre objectif et résultats des actions du PDU.

Cet objectif est à reformuler : 'Agir sur le quotidien', 'Favoriser le changement de comportements', 'Mieux communiquer pour changer ses habitudes', 'informer, éduquer...'

On peut agir sur la journée et le temps de travail : modèle de Rennes qui décale les entrées étudiantes.

- Parler de politique ou mieux encore de stratégie de stationnement plutôt que de « gestion de l'offre » qui est une formulation trop restrictive.

OBJECTIF 1 'DES TC PLUS PERFORMANTS'

La carte des trafics en transports en commun doit être modifiée pour mettre en cohérence les dépenses tous partenaires confondus avec les fréquentations de l'ensemble des réseaux.

Concernant le projet de BHNS dans Aix, le nombre de quais en gare sur le parc relais du Krypton est à préciser.

Rajouter sur la carte projet du PDU, les lignes de CHNS vers Plan d'Aillane, à l'horizon 2017, et la ligne structurante Krypton / 3 Pigeons / Plan d'Aillane.

Il convient de préciser dans les enjeux du PDU, la 2nde Phase de VAMP (liaison gare haute et basse notamment) dans le schéma de desserte ferré du PDU.

Parmi les actions associées à l'Objectif 1 du PDU, il doit être mis en avant

- Le développement d'un dispositif de Système d'Aide à l'Exploitation et Information des Voyageurs ;
- La tarification intégrée avec l'interopérabilité entre les réseaux ;

Concernant la desserte ferrée de l'étoile aixoise, il est précisé les 2 points suivants :

- La 2nde phase de modernisation de la ligne **Marseille/Gardanne/Aix** repose sur 2 TER rapide Marseille-Aix en 30mn + 2 TER cabotage/heure/sens dont
 - 2 trains qui seraient prolongés via Plan d'Aillane vers Vitrolles
 - 2 trains vers les Alpes, dont 1 sur Pertuis et 1 sur Manosque
 - La liaison vers les Alpes s'adosse sur 2 nouvelles gares sur la Calade et Venelles
 - Pas d'électrification
 - De nouvelles haltes sur Luynes et Plan de Campagne
 - Le montant de l'opération varie de 160M€ à 400M€ selon scénarios
- Réouverture de la **ligne Aix-Etang de Berre**,
Ce projet s'inscrit sur une boucle Marseille-Gardanne-Aix -Plan d'Aillane -Velaux-Rognac - Arenc- St Charles : Maillage TER
 - Le montant est estimé à 95M€,
 - La cadence 30mn à 2020 avec 7 500 voyages/jour

Cela signifie une modernisation des équipements, la possibilité d'automatisation de **trains fret** depuis Miramas avec plus de débit, plus de capacité et des manœuvres facilitées... vers Gardanne (fret bois notamment). Le fret ferré va monter en puissance mais il reste à préciser. Une étude de chalandise fret est en cours (RFF). Dans ce cadre, ils convient de prendre en compte :

- les emprises disponibles/terminaux ferroviaires vers le Pôle d'Activités d'Aix en lien avec Plan d'Aillane.

- les embranchements sur Lafarge et France Boisson (secteur Cabriès), équipements peu ou pas utilisés
- la question des granulats de la Durance

Une analyse économique du report du fret de la route vers le fer est à conduire.

La CPA va prochainement lancer l'étude d'un schéma directeur des transports en commun avec pour enjeux de hiérarchiser les dessertes. Il est souligné le besoin d'étendre le transport à la demande sur l'ensemble de la CPA, d'améliorer la desserte des zones excentrées.

L'offre autocar sur le pôle de Gardanne est cours de restructuration.

Il est demandé de mieux qualifier les CHNS sur les cartes projets (hiérarchie TER et CHNS) et dans la définition. Il pourrait se définir comme un service 'semi protégé', renforcé en termes de desserte en heure de pointe notamment, donc avec une capacité plus importante, au caractère plus express moins d'arrêts. Les équipements pourraient être ouverts aux lignes organisées par d'autres AOT empruntant le même corridor de desserte.

Il est demandé que soient précisées les logiques de correspondances sur Aix au droit des terminus des CHNS sur les parkings relais.

La mixité de services sur les axes de BHNS ou CHNS est à préciser au cas par cas. La ligne structurante Aix-Plan d'Aillane est 'ouverte', la mixité de services sur la ligne du BHNS d'aix-en-Provence reste à préciser.

Sur les lignes vers AGGLOPOLE PROVENCE au Nord de la CPA, des parkings de covoiturage et de rabattement es transports collectifs sur le corridor Nord RD7n sont à imaginer.

OBJECTIF 2 'UN STATIONNEMENT INTERMODAL'

Il est proposé de mettre en débat les points suivants :

- ▶ Améliorer l'accès aux parcs relais pour les résidents : nouvelle clientèle d'abonnés à contre-courant des clients des parcs relais
- ▶ Tarif Petit Rouleur : intérêt pour transférer le stationnement de la voirie vers les parcs en ouvrages
- ▶ Partage de stationnement, mutualisation des parkings 'jour/emplois' et 'nuit/résident'

Question de vocabulaire des parkings relais : Parkings transport ? Parcs gratuits ? Il s'agit de simplifier la terminologie.

Il est rappelé le projet porté par les services de l'Etat concernant la sécurisation des passages à niveaux à enjeux

- ▶ La Calade
- ▶ St Pons

Concernant la liaison A8-A51 'Sisteron Lyon', les études sont désormais menées par ASF et financées par la CPA avec comme objectifs :

- Alléger le transit dans le Jas de Bouffan
- Alléger le système d'échanges du pont de l'Arc

OBJECTIF 3 'PLUS DE PLACES POUR LES MODES ACTIFS'

Il est souligné :

- L'aide de la CPA de 250€ plafonné à 25% du prix d'achat d'un VAE sauf VTT qui devrait être mise en place pour 2015 ;
- Le besoin d'équipement / stationnement vélo sur les pôles d'emplois et d'activités ;
- Intégrer au PDU le projet de voie Verte - véloroute qui traverse la CPA ;
- L'enjeu de desserte des pôles d'emploi : Vélo pendulaires .

OBJECTIF 4 'CHANGER LES COMPORTEMENTS »

Il est rappelé l'opération des ambassadeurs de mobilité auprès de 300 foyers.

Concernant l'électromobilité, il est mis en avant les avancées suivantes :

- le déploiement de points de recharges électriques dans et par les communes ;
- l'installation par CITELUM de bornes sur les lampadaires en voiries ;
- l'installation de bornes dans les parcs de la SEMEPA et les parcs relais ;
- L'aide de la CPA à l'achat de véhicules électriques jusqu'à 1000€. A ce jour 70 aides ont été délivrées.

Il est demandé de développer des emplacements de stationnement avec bornes de rechargement dans les zones d'activités.

COMITE TECHNIQUE DU 19 NOVEMBRE 2014

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Sébastien	MIS	Projets investissement	RFF
Rémy	LAZZERI	Directeur des Transports	SMITEEB
Nicolas	PHILIPPE-JANON	Direction des routes	CG13
Polyno	UNG	Chef d'arrondissement	CG13
Jean-Michel	AMBROSI	Direction des routes	CG13
Isabelle	GAUSSMAN	Service Transport	DREAL
Valérie	CHABRIER	Prospective territoriales	DDTM
Sylvie	FERRARIN	Direction de la Mobilité	MPM
Diego	CLEMENTE		CR PACA
Serge	LERDA	Directeur Stratégie et habitat	CPA
Nicolas	BONFILS	Mission Grands Projets	CPA
David	HERQUELLE	Directeur des transports	CPA
Yoann	RATINEY	Bureau d'Etudes	SOBERCO

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU

Mr RATINEY bureau d'études SOBERCO présente 'l'avancement de l'évaluation environnementale du PDU.

Il est soulevé les points suivants :

- ▶ Le travail est à conduire en cohérence avec les études menées dans le cadre du ScoT ;
- ▶ Suite à une question des services de la DREAL sur les impacts du PDU de 2013, il a été constaté lors d'une réunion avec AIR PACA l'absence d'écart significatif entre les résultats des simulations 2013 sur la base du modèle AGAM et le bilan d'émissions GES et autres polluants tels que quantifiés par les outils AIR PACA.

Il est arrêté les points suivants :

- ▶ l'évaluation environnementale intégrera les données annuelles AIR PACA sur les quantifications par polluants générés sur la CPA si possible selon les domaines d'activités.
- ▶ La mesure des impacts du PDU se fera selon le protocole du PDU 2013 (modèle AGAM)
- ▶ Un travail postérieur à l'arrêt du PDU sera conduit avec AIR PACA . Les actions et mesures du PDU pourront être modélisées et les impacts affinés.

OBJECTIF 1 'RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS PLUS PERFORMANTS ET PLUS ATTRACTIFS'

Il est arrêté les points suivants :

Sur le volet ferroviaire

- ▶ Sur Aix-Marseille,
A l'horizon 2025, il est difficile d'envisager 6 TER par heure et sens
L'offre de 6 TER entre Aix Marseille sera mise en œuvre seulement à l'horizon 2030 et elle reste conditionnée au traitement de la gare St Charles (2,5 Milliards d'euros)
A l'horizon PDU, le montant de la modernisation MGA 2 avec 4 TER/sens s'élève avec les 2 haltes de Plan de Campagne et Luynes à 177M€. Le choix des haltes reste à affirmer après étude. L'électrification engendrerait un surcoût de 140M€.
Les points suivants sont à mettre en avant :
 - La fréquentation sera doublée sur la ligne de 7 500 à 1.500 voyages jour grâce aux gains en confort et capacité sur la ligne
 - Les temps de parcours en train vont descendre à 30mn fiabilisés entre Aix et Marseille
 - Offre en pointe de 2 TER direct et 2 semi express,
- ▶ Sur la ligne Aix-Est Etang de Berre, à l'horizon PDU, il n'est possible d'afficher que 2 TER/heure et sens pour un montant de 95M€.

Sur le volet desserte routière métropolitaine

- ▶ Les CHNS
Préciser qu'il s'agit des axes prioritaires d'aménagement, de nature exemplaire. Elles font l'objet d'étude en cours
Préciser que les aménagements au profit des CHNS sont partiels. Il ne s'agit pas de site protégé de bout en bout .
Evoquer des relations plus secondaires vers Salon de Provence, St Maximin.
Indiquer suivant les axes de CHNS métropolitains ainsi que les CHNS de la CPA, les points durs à aménager à visualiser sur les cartes.
- ▶ Sur le volet desserte communautaire
Définir un axe de liaison, Trévaresse-Val de Durance, avec un niveau de desserte secondaire à l'échelle de la CPA pour être compatible avec le SCOT.
- ▶ Sur le volet BHNS :

Sur le SMITEEB, liaison' Les Pennes Mirabeau-Vitrolles'mise en œuvre 2016.

Sur Aix en Provence, préciser le statut de la ligne en site propre reliant le Krypton-Luynes-Plan d'Aillane : TCSP ? TCSP Ponctuels ? CHNS ? Quelle offre ? Quel niveau d'équipement ?

Sur Aix en Provence, préciser le statut de la ligne en site propre reliant Malacrida au centre-ville : TCSP ? TCSP partiel ?

Mettre en avant la complémentarité entre halte ferrée envisagée sur Luynes et la ligne en site propre

► Sur le volet Accessibilité

Le TAD sera renforcé sur la CPA et sera accessible aux PMR .

Sur le réseau du SMITEEB (globalement accessible), pas de transport dédié, mais un TAD ouvert aux PMR. Le TAD est limité à certains secteurs. Un PMR peut réserver un TAD hors secteur pour rejoindre un arrêt accessible sur le réseau

Sur le réseau Carreize :

- Février 2015 l'ensemble du parc véhicule sera accessible
- Le CG13 va s'engager dans un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) afin de préciser les opérations et programmation de mise en accessibilité des points d'arrêts
- Le PDU doit s'appuyer sur les travaux du groupe de travail conduit par le Syndicat Mixte des Transport, pour mieux coordonner la programmation des aménagements et la mise en accessibilité des arrêts. Le SMT travaille sur un référentiel commun des types d'aménagements qualifiés d'accessibles

Le PDU et le futur SDAT de la CPA doit tenir compte des handicaps cognitifs, visuels et sonores, et pas seulement les personnes en fauteuil roulant que ce soit au point d'arrêt et dans le véhicule.

► Sur le volet billettique

Le projet de billettique intégrera la tarification dans les parcs de stationnement et ce sur le même support. Le vocable de carte universelle semble un peu fort.

OBJECTIF 2 'REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE ET ORGANISER LES LIVRAISONS'

Sur le volet Parc Relais

Préciser la définition des Parcs relais dans le cadre du PDU

- Un parc relais permet de passer de la voiture à une ligne de transports en commun ;

- ▶ Les parcs relais desservant les lignes urbaines sur Aix en Bus et demain sur le SMITEEB, seront payant et sous contrôle d'accès ;
- ▶ les parcs relais sur les corridors CHNS seront gratuits, sans gardien, sans contrôle d'accès.

Sur le volet Parking

Préciser la définition des parkings de proximité dans le cadre du PDU

- ▶ Il s'agit de parcs de stationnement de proximité, pas forcément en liaison avec des lignes de transports collectifs, qui s'accompagnent de la suppression de places sur voirie en centre ville et villageois au profit des modes actifs.

Volet règlementaire du stationnement

Les zones de bonne desserte délimitent des secteurs autour des BHNS et pôles d'échanges avec dessertes urbaines, où les normes plancher d'offre de places dans les projets immobiliers à vocation de bureaux telles que inscrites au PLU deviennent des normes plafonds.

Volet routier

- ▶ Le projet de liaison A8- A51 dans Aix doit intégrer la modification envisagée de l'échangeur d'Aix Ouest (suppression voie d'accès depuis le quartier du Jas de Bouffan vers A51 Sud). Une attention particulière devra être portée au système d'échanges, en particulier l'impact qui serait très pénalisant sur la RD64 (route de Galice) si cette suppression est confirmée ;
- ▶ L'échangeur des 3 Pigeons (sens sortant depuis Marseille) sera sécurisé dès 2015 avec des feux tricolores.

Volet modération des vitesses

- ▶ Le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône qui propose une baisse des vitesses après étude de faisabilité préalable sur les grandes infrastructures urbaines et périurbaines sera reprise dans le cadre du PDU .
- ▶ Le conseil général, en tant que gestionnaire de voirie, se déclare opposé à-inscrire à 90 km/h les sections à 2x2 voies de RD9 et RD6 en dehors des zones urbaines (pas de réelle justification étant donné la nature des accidents (qui ne sont pas liés à l'infrastructure), ni de cohérence avec la nature des équipements : ces chaussées sont dimensionnées pour une vitesse de référence de 110 km/h).
- ▶ Il est demandé de dresser un bilan de la baisse des vitesses sur l'A51 et l'A7 sur la congestion, la pollution sonore et atmosphérique.
- ▶ Il est souligné le besoin d'implanter des panneaux de signalétiques (voire panneaux à message variable) en cas de redéfinition des vitesses sur ces infrastructures.

Volet Marchandise

Il est souligné les points suivants :

- la volonté de mettre en œuvre et de mailler le dispositif de plateforme de distribution urbaine (CDU) dans Aix.
- La nécessité de travailler avec les enseignes commerciales.
- La nécessité de travailler sur la réglementation, notamment sur les caractères des véhicules autorisés pour rentrer dans le centre-ville.

OBJECTIF 3 'DONNER PLUS DE PLACE AUX MODES ACTIFS : LA MARCHÉ ET LE VÉLO'

Volet Piéton

- Ne pas se limiter à l'aménagement de zones 30, mais allez plus loin en prenant en compte les zones 20 et autres zones de rencontres.

Volet Vélo

- Intégrer le schéma des véloroutes et voies vertes en cours de définition.

OBJECTIF 4 'INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE POUR DES DEPLACEMENTS PLUS INTELLIGENTS'

- L'Ecomobilité doit intégrer la dimension covoiturage ; covoiturer s'est être écomobile
- Rappeler la définition de l'écomobilité qui a notamment été longuement discutée en atelier de concertation
- Besoin d'harmoniser les horaires des établissements scolaires
- Développer des Plans de Déplacements scolaires désormais obligatoires pour les établissements scolaires de plus de 250 élèves (PPA13).

REPORTS MODAUX DU PDU

Les objectifs de reports modaux du PDU sont à affiner en prenant en compte

- Les évolutions enregistrées depuis l'enquête ménage déplacements de 2009
- Les flux sur le territoire
- La dimension réaliste
- Les engagements financiers et les fréquentations projetées

La part envisagée du covoiturage reste à préciser au regard

- du PCET
- de la stratégie et actions PDU

3.1.6 Atelier « groupes techniques »

Groupe FINANCES

GROUPE DU 19 DECEMBRE 2014 ET 23 JANVIER 2015

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL

COMPOSITION DU GROUPE

Membres présents	Fonction	Organisme
Sophie HOURY	Chef de service budget	CPA, Direction des Finances
Vesselina GARELLO	Chargée de gestion budgétaire	CPA, Direction des Finances
Yves PAPPATICO	Chef du service supports	CPA, DGA MTI

DISCUSSION AUTOUR DU FINANCEMENT DES ACTIONS DU PDU 19 DECEMBRE 2014

Il est détaillé et analysé les points suivants :

- ▶ Reconstitution des montants des recettes et des dépenses actuelles de la DGA Transport : fonctionnement et investissements par poste ;
- ▶ Estimation des dépenses d'exploitations des projets de desserte des futures lignes de transport ;
- ▶ Estimation de recettes futures sur les différents réseaux au regard de la nouvelle offre.

DISCUSSION AUTOUR DU FINANCEMENT DES ACTIONS DU PDU 23 JANVIER 2015

Il est discuté les points suivants en vue de mesurer la faisabilité financière du projet:

- ▶ Estimation du montant de chacune des opérations et des actions du PDU en distinguant frais de fonctionnement et d'investissements ;
- ▶ Répartition des montants de chacune des actions du PDU par maîtrise d'ouvrage selon les DGA de la CPA et les partenaires du projet :
 - Montants des dépenses par actions imputées à la DGA Transport ;
 - Montants des dépenses à imputer au budget général ;

- Montants des dépenses à imputer aux autres DGA de la CPA du projet ;
- Montant des actions du PDU financées par les partenaires de la CPA (Département, Région, CPER...).

Groupe prospective et aménagement du territoire

GROUPE DU 26 SEPTEMBRE 2014, DU 08 DECEMBRE 2014 ET DU 28 JANVIER 2015

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA

COMPOSITION DU GROUPE

Membres présents		Fonction	Organisme
Victor	JERONIMO	Mission SCOT	CPA
Yannick	ROBERT	Mission SCOT	CPA
Stéphane	LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX
Olivier	MINELLI	Directeur d'études	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX
Guillaume	CHAZAL	Chargé d'études	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX
Alexandre	LEFACHE	Assistant d'études	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

L'agence d'urbanisme du pays d'Aix était présente au titre d'AMO de la Mission SCOT

DISCUSSION AUTOUR DU PROJET PDU-SCOT

L'objectif de ce groupe était de faire le point et d'échanger sur l'articulation entre SCoT avec le PDU

Évolutions par rapport au diagnostic de 2011 et au PADD

Il convient de prendre en compte les évolutions socio-économiques de la décennie précédente et d'assurer une concordance entre les deux documents, notamment sur les cartographies devant représenter les grands enjeux.

Mais aussi d'anticiper un changement dans le discours (volonté de réintroduire des compléments d'échangeurs routiers?) par rapport au dernier diagnostic qui était axé sur le tout ferré et une volonté de développer le transport en commun par rapport à la voiture individuelle.

Il est arrêté les points suivants :

- ▶ Rechercher les incohérences entre diagnostic SCOT et projet PDU;
- ▶ Rechercher une sémantique adaptée au SCoT ainsi qu'au PDU ;
- ▶ Définition des grands équipements liés aux déplacements figurant dans le PDU et le SCOT
- ▶ Prise en compte des liaisons avec les territoires limitrophes
- ▶ Réflexion sur les temps de déplacements
- ▶ Complémentarité entre les deux rapports environnementaux PDU/SCOT.

Groupe communication

GROUPE DU 29 AOUT 2014

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents		Fonction	Organisme
Nicolas de MONSABERT		Marketing de la Mobilité	CPA
Membres excusés		Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF		Directrice de la Mobilité	CPA
Raphaël MARI		Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA

COMPOSITION DU GROUPE

Membres présents		Fonction	Organisme
Virginie	LOISEAU	Direction de la communication	CPA
Frédéric	KHAN	Directeur Adjoint de la communication	CPA

DISCUSSION AUTOUR DE LA COMMUNICATION DU PROJET PDU

Il est arrêté les points suivants :

- Création d'un visuel et de ses déclinaisons
- Mise en place d'un plan de communication
- Achat d'espace dans la presse
- Création de KAKEMONO
- Site Internet mis à jour
- Création d'un document de synthèse du projet
- Mise à jour du film présentant le PDU.

3.1.7 Atelier débat avec le Conseil en Développement

ATELIER DU 1^{ER} DECEMBRE 2014

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Marie Christine BŒUF	Directrice de la Mobilité	CPA
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme
Dominique BECKER	Président	Conseil de Développement
Gérard ZABINI	CD membre du Bureau	Conseil de Développement
Alain BELORAMME	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Juliette REAL	CD membre du Bureau	Conseil de Développement
Henri RUIN	CD membre du Bureau	Conseil de Développement
Jean-Pierre GOLLIN	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Jean BONNIER	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Louis GASTOLA	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Jacky AYACHE	CD membre du Bureau	Conseil de Développement
Bernard GYSSELSS	CD membre du Bureau	Conseil de Développement
André GONCALVES	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Jean BETHERY	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Raphaël DE SACCO	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Christian MARTINEZ	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Michel MEZAN de MALARTIC	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Dietrich TAUSSIG	Membre du Conseil	Conseil de Développement
Patrick MERCIER	Membre du Conseil	Conseil de Développement

LES ATTENTES DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

» Objectif 1 'Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs'

Il est souligné les points suivants :

- Besoin de valoriser une stratégie de HUB autour des parcs relais et pôles d'échanges ;
- Limiter les cheminements pour du quai à quai sur les nœuds de transport ;
- Besoin de desservir en site propre la Duranne, l'Arbois vers Plan, d'Aillane et demain Aix TGV ;
- Aménager des dessertes de proximité depuis Plan d'Aillane ;
- Insister sur le développement du ferroviaire suivant l'axe Aix-plan d'Aillane -Rognac ;
- Rendre performante l'offre de trains sur Aix-Marseille en limitant les arrêts dans Marseille Nord ;
- Un TCSP entre Aix-Luynes viendrait doubler le transport ferré, ou inversement... Il convient d'être attentif sur l'utilité de nouvelles gares ;
- Important de favoriser le rabattement sur la gare de Gardanne.

» Objectif 2 'Réduire la place de la voiture et organiser les livraisons'

- La déviation d'Eguilles est à étudier : pour imaginer un grand contournement Ouest d'Aix-en-Provence ;
- Réduire la pollution plus que le trafic par une meilleure fluidité ;
- Améliorer le stationnement résidant dans les zones ventouses : carte gratuite de stationnement ;
- Mutualiser le stationnement en parcs relais : actifs pendulaires et résidants ;
- Améliorer le jalonnement vers les parcs relais de l'A51 et A8 ;
- Afficher sur les parcs relais la fonction covoiturage.

» Objectif 3 'Donner plus de places aux modes actifs : la marche et le vélo'

- Sécuriser le vélo et protéger le cycliste ;
- Porte vélo dans les bus.

» Objectif 4 'Inciter à de nouvelles pratiques de mobilité pour des déplacements plus intelligents'

- La solution de bureaux de proximité pour des gains de temps, de transport, moins de stress, plus de performance apparaît comme intéressante et à privilégier ;

- ▶ Elle signifie des dépenses mais aussi des gains pour les entreprises sur les coûts de stationnement ;

►► Reports modaux du PDU

- ▶ Améliorer la part de la marche, en effet, si moins de voiture en ville, si l'espace est partagé avec les transports en commun, le cadre de vie s'en trouve amélioré et incitatif... au changement d'habitudes

3.1.8 Atelier avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité

ATELIER DU 28 JANVIER 2014

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Marie Christine BŒUF	Directrice de la mobilité	CPA
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Membres excusés	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme
Jessica LAPORTA		CPA, Direction des Transports
David HERQUELLE	Directeur des transports	CPA, Direction des Transports
Joëlle PARRA	Mission handicap	CPA
Patrice BERENGER		Ville de Coudoux
Marie-José KLEIN		Nouveau regard sur le Handicap
Karine ROGER		Etincelle 2000
Yan PERTUISEL		Ville de Bouc Bel Air
Annie FABIANI		Ville de Venelles
Céline TEURNIER		Ville de Peyrolles en Provence
Daniel DECANIS		
Alice REYNAUD		APF
Philippe METIVET	ADAPT	Ville de Pertuis
Lucien GALAND		Ville de Pertuis
Janson THIERRY		Surdi 13
Anne Geneviève ALLOING		Surdi 13
Myriam DASPRE		Parcours handicap 13
Christian DELAVET		Ville de Saint Antonin sur Bayon
Odile CIANNAILLE		Ville des Pennes Mirabeau
Matthieu SPIEGEL		Verdi Ingénierie
Cindy DUBYTE		Verdi ingénierie
Yann MOINEAUX		Association Jaccide
Martine CESARI	Vice- présidente Aménagement	CPA
Solange DUMAS		CCAS Aix en Provence

DISCUSSION AUTOUR DES ACTIONS EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

» Les tendances sur le pays d'Aix

Il est souligné les points suivants :

- ▶ Favoriser le stationnement en parcs relais en mieux communiquant pour désengorger le centre-ville : les gains de temps et gains financiers pour les usagers
- ▶ En parc souterrain, des places réservées aux personnes à mobilité réduite sont souvent plus disponibles et mal connues.
- ▶ Besoin d'améliorer l'accès sur le parc relais de la Prise à Pertuis qui est non accessible avec du stationnement sauvage. Des travaux sont prévus pour doubler la capacité.
- ▶ Sur Pertuis, il est souligné un besoin de navette entre le centre-ville vers le centre commercial Hyper U.
- ▶ 50% des cars de la CPA disposent d'information visuelle et sonore, 100% des bus sur Aix en Bus
- ▶ L'ensemble des TER sont équipés pour les personnes en fauteuil, demeure une accessibilité inégale selon les gares.

» Les attentes de la Commission

- ▶ Besoin d'améliorer l'accueil des PMR en gare routière d'Aix-en-Provence
- ▶ Limiter les ruptures de charges pour les PMR, plus pénalisant vis-à-vis des autres personnes à mobilité réduite.
- ▶ Les besoins de mobilité sur une ville et des réseaux plus accessibles permettront de satisfaire les besoins de mobilité.
- ▶ Le futur dispositif de transport à la demande communautaire devra desservir les centres d'hébergement des personnes à mobilité réduite. Une attention particulière sera portée par la commission dans le découpage des territoires de desserte de transport à la demande.
- ▶ Le manque de places pour les personnes à mobilité réduite en centre-ville aixois et leur non-respect à mieux contrôler
- ▶ Le transport à la demande sur les Pennes-Mirabeau consiste en un transport de point d'arrêt à point d'arrêt accessible qui de fait est faiblement attractif : l'enjeu est de s'orienter vers du porte à porte.

» Projet de TAD accessible sur des communes du pays d'Aix

Ce service de transport à la demande (transport à la demande) est destiné aux personnes à mobilité réduite sur justificatif. Il fonctionnera dans une logique de porte à porte sur un territoire défini.

Une phase de test dans le cadre du transport à la demande actuel sera engagée en 2015 afin de dimensionner les moyens nécessaires au transport dédié des PMR.

Concernant l'accès aux services de transport à la demande réservé, ce dispositif reste à finaliser. L'expérimentation permettra d'identifier les destinations et relations à assurer, le volume et besoins de déplacements à assurer.

3.1.9 Atelier avec les services de la Ville d'Aix-en-Provence

ATELIER DU 28 NOVEMBRE 2014

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Marie Christine BŒUF	Directrice de la mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents		Fonction	Organisme
Valérie	LAGIER	Chef de service études prospectives et mobilité	Ville d'Aix
Christophe	CHENAUD	Directeur Adjoint Services Techniques infrastructures	Ville d'Aix
Jean-Marie	CORDONNIER	Directeur des Etudes infrastructures	Ville d'Aix
Jean-Marc	D'INGRANDO	Directeur de la circulation, stationnement, éclairage public	Ville d'Aix

DISCUSSION AUTOUR DES ACTIONS DU PDU SUR LA VILLE D'AIX-EN-PROVENCE

» Volet TCSP

- Question à travailler à partir d'une cartographie qui définira les voiries concernées et établir un planning.

» Volet Stationnement

Sur le secteur Prêcheurs, Portalis, Verdun, Lacepède (rues adjacentes) il est projeté la suppression de 400 places (soit 200 en places sur les places Madeleine-Prêcheurs et également 200 places sur les rues). Un parking est projeté de 350 places sous l'avenue des Arts et Métiers. Il relève d'un transfert de places depuis la place des Prêcheurs et Madeleine avec donc une vocation résidant.

La suppression des places sur les boulevards de ceinture reste à affiner. L'extension du payant et règlementaire est à inscrire au PDU.

Les projets de parcs relais sur Aix-en-Provence à inscrire au PDU sont en priorité :

- Barrida - RD9
- 3 Sautets
- Jas de Bouffan
- La Calade
- Les Platanes
- Les 3 pigeons.

Sur l'offre de stationnement moto :

- Cours Mirabeau : conflits à canaliser
- Interdit en zone piétonne
- Mixité des motos et vélos mais avec des arceaux spécifiques
- Politique de tracé au sol avec ou non mobilier urbain.

» Volet Projets routiers

Il est projeté la création de voies d'évitement et de liaison sur la ville

- Contournement Ouest des Milles : D9-D18
- Liaison Parade D65-D9
- Traitement du secteur Pont de l'Arc
- Barreau D8-D8n
- Déviation de St Pons
- Barreau D7-D8n, Luynes Turin/3 Pigeons
- Route Galice - D64 pour mieux relier la Duranne via St Pons
- Traversée de Celony avec 2 solutions envisagées :
 - En trémie
 - Par une déviation semi enterrée.

» Volet Piétonisation

L'extension du secteur Pasteur piéton est désormais validée.

» Volet Marchandise

L'outil programmé d'un Espace Logistique Urbain (ELU) est une première étape

Le cadre de la mise en route de l'ELU :

- ▶ Le groupe Labatut, vers chez vous sera le prochain gestionnaire de l'ELU. Son ouverture est prévue en février 2015.
- ▶ L'ELU à pour objectif de réduire de 1/3 les véhicules en secteur sauvegardé
- ▶ Adaptation de la réglementation d'accès à l'aire piétonne
 - Réduire l'accès aux véhicules thermiques ;
 - Sur le règlement se limiter au 3,5t.

Un besoin futur est à anticiper avec de nouveaux équipements.

» Volet vélo

- ▶ Le Schéma Directeur Vélo sur Aix est à annexer au PDU
- ▶ La ville affirme son engagement pour le vélo et les modes actifs (petits ouvrages piétons) ainsi que pour le PAVE avec des crédits inscrits au budget.
- ▶ Projet prioritaire de voies express vélo, centre-ville / Duranne et Aix vers Luynes en vraie site propre
- ▶ Priorité de sécurisation du vélo : zone à risque des Plâtrières et D9 Pioline avec interdiction aux vélos

» Volet sensibilisation PDA ville d'Aix

Le PDA de la ville d'Aix est en cours. Un chargé de mission sera engagé.

3.2 COMPTE-RENDU DES 5 REUNIONS PUBLIQUES PAR BASSINS

REUNIONS PUBLIQUES DU PROJET PDU DE LA CPA

En décembre 2014, 5 réunions publiques sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du pays d'Aix (CPA) ont été organisées.

Les 4 premières concernaient les grands bassins du territoire communautaire (Centre, Sud, Nord et Sud Est), La dernière était focalisée sur la couronne Sud pour tenir compte de l'impact des 2 nouvelles communes membres Gardanne et Gréasque.

Les habitants des 36 communes de la CPA ont ainsi pu bénéficier d'une présentation complète et par bassin sur le projet de PDU.

- ▶ Mercredi 3 décembre à 18h à Aix-en-Provence (Palais des Congrès)

Bassin Centre : Aix-en-Provence, Le Tholonet, Vauvenargues, Saint-Marc-Jaumegarde

- ▶ Lundi 8 décembre à 18h à Vitrolles (Hôtel de Ville)

Bassin Sud : Bouc Bel Air, Cabriès, Les Pennes Mirabeau, Mimet, Simiane-Collongue, Vitrolles

- ▶ Mercredi 10 décembre à 18h à Pertuis (Salle des fêtes)

Bassin Nord : Coudoux, Eguilles, Jouques, Lambesc, La Roque, Le Puy, Meyrargues, Pertuis, Peyrolles, Rognes, St Cannat, St Estève Janson, St Paul, Venelles, Ventabren

- ▶ Mardi 16 décembre à 18h30 à Trets (Salle Olympe)

Bassin Sud Est : Beaurecueil, Châteauneuf le Rouge, Fuveau, Gardanne, Gréasque, Meyreuil, Peynier, Puyloubier, Rousset, St Antonin sur Bayon, Trets

- ▶ Mercredi 17 décembre à 18h à Bouc-Bel-Air (Salle des Terres blanches)

Couronne Sud : Beaurecueil, Bouc Bel Air, Cabriès, Châteauneuf le Rouge, Fuveau, Gardanne, Gréasque, Les Pennes Mirabeau, Meyreuil, Mimet, Peynier, Puyloubier, Rousset, Simiane-Collongue, St Antonin sur Bayon, Trets, Vitrolles

Ces 5 réunions publiques avaient pour objectif de présenter les objectifs et actions envisagés dans le projet de PDU et surtout de les confronter aux réalités du territoire et aux attentes et de ses habitants.

Information des habitants

Les habitants ont été prévenus par voie d'affichettes et de flyers diffusés dans les communes membres, également sur le site internet de la CPA et par le biais de 3 annonces presse en demi-page dans La Provence du 28 novembre, du 3 décembre et du 5 décembre. A cet égard, l'édition du 5 décembre comportait un article en double page spécifique sur le PDU. De plus, des affichages sur les panneaux lumineux des communes accueillant les réunions ont été mis en place.

Par ailleurs, des invitations ont été adressées par courrier (500) et par mail (700) aux élus, acteurs et partenaires associatifs et socio-économiques du territoire fin novembre.

Lors des réunions publiques une plaquette de synthèse était diffusée aux personnes présentes. Des panneaux d'exposition étaient également déployés.

Equipe projet pour les réunions publiques

Ces réunions étaient présidées par Guy BARRET, Président de la Commission aménagement de l'espace et mobilité de la CPA, délégué à l'organisation des transports et coordination de la mobilité et Maire de Coudoux, assisté de Richard MALLIE, Vice-Président de la CPA, délégué à l'écomobilité et Maire de Bouc-Bel-Air.

Pour chaque réunion, le Maire/Vice Président de la commune accueillante, ou l'un de ses Adjoints le représentant, ainsi que des élus du bassin de vie concerné étaient présents.

Les élus étaient assistés de des techniciens de la DGA Mobilité et Infrastructures de Transports de la CPA :

- ▶ Jean-Louis DALMASSO, Directeur Général Adjoint
- ▶ Marie-Christine BOEUF, Directrice de la Mobilité
- ▶ Raphaël MARI, Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités

Marco DI BENEDETTO du Bureau d'Etudes Horizon Conseil et Philippe DI SCALA du Bureau d'Etudes Concertation Stratis complétait l'équipe projet.

Public présent

Au total, près de 330 personnes ont assisté aux réunions publiques réparties ainsi :

- ▶ Mercredi 3 décembre à Aix-en-Provence (Bassin Centre) : environ 150 personnes
- ▶ Lundi 8 décembre à Vitrolles (Bassin Sud) : environ 25 personnes
- ▶ Mercredi 10 décembre à Pertuis (Bassin Nord) : environ 60 personnes
- ▶ Mardi 16 décembre à Trets (Bassin Sud Est : environ 25 personnes
- ▶ Mercredi 17 décembre à Bouc-Bel-Air (Couronne Sud) : environ 70 personnes

Déroulement des réunions publiques

Après une introduction par M. Guy Barret, la première partie de chaque réunion était articulée autour d'une projection du film du projet PDU « **Construisons l'écomobilité en pays d'Aix** » de 12 minutes.

Un zoom sur les objectifs et enjeux spécifiques sur le bassin concerné était ensuite réalisé par le bureau d'études Horizon Conseil (20 minutes environ). Cette présentation permettait également de revenir sur les 4 objectifs structurant le projet :

- ▶ Objectif 1 : Rendre les transports publics plus performants et attractifs
- ▶ Objectif 2 : Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons
- ▶ Objectif 3 : Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied
- ▶ Objectif 4 : Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents

La deuxième partie de la réunion était consacrée aux questions, remarques et échanges avec les acteurs du projet sur les actions pressenties dans le PDU.

REUNION PUBLIQUE DU BASSIN CENTRE

Elus du bassin présents (en plus de l'équipe projet)

- ▶ Alexandre GALLESE, Vice-Président de la CPA, délégué aux Infrastructures de transports du réseau Aix-en-Bus, Adjoint au Maire d'Aix-en-Provence
- ▶ Michel LEGIER, Membre du Bureau de la CPA, délégué aux transports scolaires et Maire du Tholonet
- ▶ Frédéric GUINIERI, Membre du Bureau de la CPA, délégué à la prospective, aménagement du territoire, SCOT, stratégie foncière et Maire de Puyloubier

Thématiques spécifiques évoquées par les CIQ d'Aix

Lors de cette réunion d'ouverture au Centre des Congrès d'Aix-en-Provence, les échanges ont très largement porté sur la ville centre, du fait de la participation importante des élus et Comités d'intérêt de Quartiers d'Aix-en-Provence.

- ▶ Pour le CIQ de Puyricard, l'organisation pressentie des transports en commun semble encore très centralisée. Il manque une traversée du plateau de Puyricard vers les Milles sans passer par la gare routière d'Aix centre. Il faudrait également plus de couloirs bus dans le Nord d'Aix.
- ▶ Pour le CIQ St Jérôme, les parkings publics du centre doivent être élargis aux habitants du quartier (les temps d'attente pour avoir une place sont très longs). La vitesse sur l'A8 doit également être réduite
- ▶ Le CIQ d'Encagnane souligne que de nombreux inconvénients sont constatés près de la nouvelle gare routière : envahissement de voitures ventouses, bus et cars en attente qui causent des gênes pour les habitants. Le quartier est par ailleurs confronté à une forte pollution, coincé entre 2 autoroutes.
- ▶ Pour le CIQ Pont de Beraud, il faudrait un parc relais sur la RD10 vers Vauvenargues. Le parking des 3 bons Dieux est aussi jugé mal desservi en transports en commun.
- ▶ Pour la Fédération des CIQ d'Aix, l'investissement de 445 millions d'euros semble nécessaire, mais concerne essentiellement des infrastructures lourdes : les habitants attendent aussi des améliorations pratiques et rapides dans leur quotidien. Il faut notamment alléger les convergences des transports en commun vers le centre d'Aix.

Remarques et avis sur le projet PDU

- ▶ L'arrivée prochaine de la Métropole (janvier 2016) est un sujet qui revient souvent, notamment avec la future organisation des transports, même si de nombreuses questions restent encore sans réponse.

- ▶ Un élu de la ville d'Aix, également conseiller régional regrette le manque de propositions soumises au débat et souhaiterait que le processus de concertation soit amélioré. Pour lui, le projet de BHNS d'Aix Ouest-Est suscite une interrogation : pourquoi s'arrêter à Malacrida et ne pas aller jusqu'au Val Saint André comme c'était prévu initialement ?
- ▶ La thématique des livraisons semble particulièrement sensible sur Aix, notamment pour le dernier kilomètre. La première plateforme de livraison sur la route de Galice ne devrait pas suffire aux besoins pour certains.
- ▶ Il manque dans le projet une véritable articulation entre le PDU et le plan de circulation d'Aix.
- ▶ Il faut que le citoyen change sa façon de se déplacer, mais cela passe par des services de bus efficaces et... qui donnent envie.
- ▶ Le schéma vélo sur Aix-en-Provence est jugé peu lisible. De plus, il semble que le nombre de places vélo à la gare routière soit insuffisant.
- ▶ Une commerçante du centre d'Aix souligne que l'accent doit être mis sur le développement du vélo, notamment les Vélos à Assistance Electrique. Elle se félicite de la décision d'attribuer des primes à l'achat prise par les élus de la CPA.
- ▶ Ne pourrait-on pas prévoir un parc relais sur l'avenue Mouret ?
- ▶ La thématique des transports scolaires n'est pas évoquée dans le projet PDU. C'est pourtant un point important notamment avec la circulation et l'arrêt de nombreux cars scolaires sur le centre d'Aix.

REUNION PUBLIQUE DU BASSIN SUD

Elu du bassin présent (en plus de l'équipe projet)

- ▶ Loïc GACHON, Vice-Président de la CPA, délégué à l'aménagement de l'espace relatif aux projets Henri Fabre et Cap Horizon et maire de Vitrolles

Remarques et avis sur le projet PDU

- ▶ La durée du PDU sur 10 ans semble parfois trop lointaine, il faudrait aussi prévoir des actions à court terme.
- ▶ Le thème de la Métropole est également évoqué lors de cette réunion avec la nécessaire convergence à avoir entre le plan de transport de la Métropole présenté par la Missions Interministérielle et les grands axes du PDU, notamment sur les investissements ferroviaires.
- ▶ La liaison ferrée Aix-Rognac-Vitrolles-Marseille est jugée indispensable car elle va permettre de doubler l'axe Aix-Marseille.
- ▶ Des précisions sont souhaitées sur les aménagements des CHNS, notamment pour savoir si les couloirs bus prévus sont de bout en bout ou ponctuels, quels seront leurs fréquences et leurs temps de parcours sur l'axe Aix-Vitrolles notamment.
- ▶ La thématique des la tarification est particulièrement évoquée : pourquoi faut-il 3 abonnements en transports en commun pour aller de Vitrolles à Marseille ? Il faudrait aller

vers une convergence tarifaire pour simplifier les déplacements des usagers :
« actuellement c'est compliqué et coûteux. »

- ▶ De la même façon, il faudrait un ticket unique pour le parking, le bus et le train.
- ▶ Les horaires des transports en commun sont jugés pas assez larges pour certains, notamment pour revenir le soir.
- ▶ Des précisions sont souhaitées sur le fonctionnement des parcs relais : sont-ils gratuits, ont-ils des capacités suffisantes ? Comment peut-on éviter que les parcs-relais servent aussi de parkings résidentiels ?
- ▶ Des questions se posent sur les actions envisagées sur les nouvelles mobilités, et tout particulièrement comment développer le covoiturage et le télétravail ?

Thématiques spécifiques sur Vitrolles

- ▶ Le pôle d'échanges de VAMP a fait l'objet de nombreuses remarques et questionnements : qu'est-il prévu pour l'accès à VAMP, notamment par le bas ? Il faudrait une liaison mécanisée vers le plateau des Estroublans.
- ▶ La gare routière de Vitrolles aura-t-elle encore une utilité ?
- ▶ Sur Vitrolles, il paraît nécessaire de prévoir du stationnement réglementé. Il faut engager une réflexion.

REUNION PUBLIQUE DU BASSIN NORD

Elus du bassin présents (en plus de l'équipe projet)

- ▶ Roger PELLENC, Vice-Président de la CPA, délégué au développement économique et maire de Pertuis
- ▶ Henri LAFON, Conseiller Communautaire de la CPA, adjoint au maire de Pertuis

Remarques et avis sur le projet PDU

- ▶ Comme lors des précédentes réunions, le sujet de la métropole est évoqué : « il y a 33 Autorités Organisatrices des Transports dans la région PACA, il faut aller vite vers la Métropole des transports ».
- ▶ Dans le projet de PDU, il faut une liaison directe entre Pertuis et Aix TGV. Ainsi, il existe une ligne de LER qui arrive de Gap/Sisteron vers Aix. Ne pourrait-elle pas s'arrêter au péage de Meyrargues pour aller jusqu'à Aix-TGV ?
- ▶ De la même façon, la ligne régionale Aix-Gap ne passe pas par Pertuis. Pour aller vers les Alpes les Pertuisiens sont obligés d'aller à Aix !
- ▶ Il existe un gros problème de parking à la gare TGV de l'Arbois. Il faut mieux la desservir en transports en commun. La réouverture de la ligne Aix-Vitrolles en passant par la gare TGV paraît nécessaire.
- ▶ La ligne expresse Pertuis-Les Milles connaît un gros succès. Pourtant, il faudrait améliorer le temps de parcours (peut-être en supprimant l'arrêt à Venelles). On pourrait ainsi prévoir un couloir bus sur la descente de Celony.

- ▶ Pour certains, nous vivons dans l'une des régions les plus polluées de France. Si on veut changer les comportements et inciter au report modal, il faut des transports en commun rapides, performants, sécurisés et pas chers.
- ▶ Ainsi, la dégradation des temps de parcours, due aux nombreux bouchons sur l'axe Pertuis-Aix est d'ailleurs soulignée par de nombreuses personnes.
- ▶ Il n'y a pas dans le PDU de réelle continuité cyclable. C'est un axe à améliorer. De même une piste ou bande 80 cm de large ne permet pas un bon usage du vélo.
- ▶ Des dysfonctionnements sont soulignés à la gare routière d'Aix, notamment sur l'information sur les quais d'arrivée et de départ : « à cause de cela on manque parfois des correspondances, ça décourage ».

Thématiques spécifiques sur Pertuis

- ▶ L'offre ferroviaire sur Pertuis est jugée insuffisante. Il faudrait notamment renforcer les services du soir pour rentrer sur Pertuis. Des Pertuisiens vont ainsi prendre le train à Meyragues. Ne pourrait-on pas prévoir une ligne de minibus de Pertuis à la gare de Meyragues pour éviter que ces personnes utilisent leur voiture ?
- ▶ Il faudrait une ligne de minibus pour relier le nouveau parc relais au sud de la Durance. Cela pourrait se faire dans le cadre de la restructuration du réseau de Pertuis.
- ▶ Pertuis est devenu un pôle majeur du nord de la CPA. Pourtant il y a toujours des difficultés de stationnement à la gare de Pertuis. Il faut vraiment que la gare devienne un réel pôle d'échanges multimodal, avec des infrastructures adaptées, notamment en termes de stationnement, mais aussi d'éclairage et de sécurité.
- ▶ Il n'existe apparemment pas de correspondance entre la navette express et les lignes de minibus le mercredi. Cela rentrera dans le cadre de la refonte complète du réseau de Pertuis et la création d'une 5^{ème} ligne. Un groupe de travail sera lancé en 2015.

REUNION PUBLIQUE DU BASSIN SUD EST

Elus du bassin présent (en plus de l'équipe projet)

- ▶ Daniel ODDO, adjoint au maire de Trets
- ▶ Jean-Paul BAIS, adjoint au maire de Fuveau

Remarques et avis sur le projet PDU

- ▶ Pour certains, le projet présenté semble assez proche de celui de 2013, hormis l'entrée de Gardanne et Gréasque. Cette intégration va-t-elle permettre d'accélérer le calendrier des actions ?
- ▶ Les entreprises (notamment celles de la zone d'activités de Rousset) financent les transports en commun, avec le Versement Transport. A ce titre, elles souhaitent que les investissements permettent aussi de proposer des axes transversaux pas toujours orientés vers Aix.

- ▶ L'axe Gardanne-Aix TGV est à valoriser en priorité. Il manque également une desserte efficace et directe en transports en commun de Trets vers la zone de Rousset et vers Gardanne, notamment depuis que la ligne du CG13 vers Gardanne a été interrompue.
- ▶ La ligne 160 passe par Malacrida dans un sens et pas dans l'autre. Cela oblige les usagers à engorger le centre-ville pour aller vers Rousset.
- ▶ La ligne 72 du réseau Cartreize (Aix-Aubagne Les Paluds) assure actuellement une sortie/entrée de l'autoroute à la Bouilladisse. Il serait peut-être judicieux qu'elle en fasse de même à la barque sur cet axe.
- ▶ La problématique du stationnement des étudiants aux abords des facs d'Aix apparaît sensible. Le réaménagement du Krypton devrait permettre d'y remédier en partie, mais il faudra des tarifs très avantageux, voire de la gratuité.
- ▶ Le développement du Transport à la Demande dans toutes les communes de la CPA est salué. Sur Fuveau cela marche très bien, notamment pour les personnes âgées et les PMR. Ce service est particulièrement attendu sur Trets...
- ▶ Apparemment, en été certains cars de la CPA arrivent et partent parfois en avance, cela provoque de nombreuses difficultés pour les usagers qui ne savent pas si leur car est déjà passé. Il faut absolument éviter cela.
- ▶ En matière d'aménagements dans les communes, il y a un gros travail à faire pour libérer les trottoirs pour favoriser les déplacements des piétons (et des PMR). Il faudrait une incitation à le faire par la CPA.
- ▶ L'aide pour l'acquisition des Vélos à Assistance Electrique, décidée par la CPA semble particulièrement appréciée.

Thématiques spécifiques sur Trets

La thématique du transport scolaire semble particulièrement sensible sur Trets.

- ▶ Certains soulignent que les scolaires préfèrent utiliser les lignes régulières car les temps de parcours des lignes scolaires sont trop longs.
- ▶ La gare routière dédiée aux scolaires semble inadaptée aux besoins (environ 200 élèves à certaines heures : seulement 2 abribus, problèmes de sécurité, déficience du marquage au sol, parfois jusqu'à 8 cars en heure pointe.... Les habitants de Trets souhaiteraient un véritable Pôle d'échanges, intégrant la gare routière et la gare scolaire et offrant une meilleure sécurité et un meilleur confort. Un employé municipal pourrait également permettre de sécuriser les enfants.
- ▶ Des déconcentrations des arrêts scolaires sont également évoquées. Elles pourraient permettre de séparer les cars qui ne vont pas aux mêmes endroits.
- ▶ Pourquoi ne pas prévoir une correspondance, au niveau du parc relais Malacrida, des lignes de cars scolaires avec le réseau Aix en Bus en direction du Tour de Ville. Cela permettrait de gagner parfois du temps et surtout de réduire le nombre de cars scolaires sur le Tour de Ville aux heures de pointe (3 cars qui vont actuellement le matin vers le lycée Zola par

exemple). Pour ces correspondances, il faudrait également prévoir des abribus en nombre suffisant.

REUNION PUBLIQUE DE LA COURONNE SUD

Elu du bassin présent (en plus de l'équipe projet)

- ▶ Hervé FABRE AUBRESPY, Vice-Président de la CPA, délégué aux sport et équipements sportifs et Maire de Cabriès

Remarques et avis sur le projet PDU

- ▶ Comme pour les autres réunions publiques, l'arrivée prochaine de la Métropole est évoquée, notamment l'intégration et l'articulation du PDU de la CPA dans un futur PDU Métropolitain, ou la question de la gestion des infrastructures notamment routières qui passeraient du CG13 à la Métropole.
- ▶ Sur ce secteur le thème des transports ferroviaires est particulièrement sensible. L'axe fort Aix-Gardanne-Marseille est à prioriser avec un rabattement des lignes de cars et bus vers les pôles d'échanges.
- ▶ La halte ferroviaire de Plan de Campagne ne semble pas faire l'unanimité. Celle de Luynes pose question, notamment pour son utilité à desservir le Pôle d'activités d'Aix.
- ▶ Sur notre territoire, les trains sont souvent pleins, avec des gens debout le matin. Pourquoi ne pas mettre plus de wagons et allonger les quais des gares ? Cela ne coûterait pas si cher et surtout serait moins long que certains projets ferroviaires.
- ▶ Les demandes concernent un nombre de train/heure à renforcer sur la gare de Simiane.
- ▶ De même, la ligne régulière Simiane - Bouc Bel Aix - Aix ne dessert pas la gare de Simiane.
- ▶ Une nouvelle ligne transversale sera prochainement créée desservant Gardanne-Simiane-Bouc Bel Air et Plan d'Aillane. Celle-ci semble satisfaire les personnes présentes.
- ▶ Certains soulignent qu'il y a souvent des problèmes sur les trains à Simiane. Or il n'y a pas de ligne de car qui relie Marseille à la gare de Simiane sur laquelle on pourrait se rabattre : il faudrait régler ce problème rapidement (« avant le PDU »).
- ▶ Si on veut développer les transports en commun, il faut garantir leur régularité, notamment avec des voies protégées sur les axes Aix-Marseille et Aix-Vitrolles. On pourrait également élargir les amplitudes horaires, notamment le soir.
- ▶ En matière de pistes et itinéraires cyclables, le PDU ne semble pas proposer une réelle continuité sur le bassin de la Couronne Sud, ce qui est déploré.
- ▶ Pour les Personnes à Mobilité Réduite, il apparaît nécessaire d'encourager tous les efforts, notamment dans le PDU en matière de transports en commun, comme l'impose la loi depuis 2005. Cela passe par la régularité, la fréquence, l'absence de rupture de charges, l'adaptabilité des arrêts et des bus...
- ▶ La ligne de CHNS Trets-Vitrolles intéresse vivement les habitants du bassin.

- ▶ Le temps de parcours et notamment la comparaison entre voiture et transports en commun est un argument important pour favoriser le report modal. Il faut le faire connaître et savoir au mieux (Le Pilote ?).
- ▶ Pour favoriser le développement du télétravail, les actions sont à envisager vers les entreprises, plutôt que leurs salariés. Pour cela, il faut un appui des communes et de la CPA pour des locaux et des matériels.

Thématiques spécifiques sur Bouc Bel Air

- ▶ Sur le plan routier, il n'y a qu'un demi-échangeur entre l'A51 et la RD6 pour rejoindre Marseille. Il faudrait le compléter vers Aix pour éviter la traversée de Bouc Bel Air par la RD8N qui est à la limite de la saturation.
- ▶ Sur Bouc Bel Air, il semble y avoir un dysfonctionnement sur les transports scolaires, car les cars ne sont pas adaptés à la voirie d'accès au cœur de ville (trop longs et trop gros) et sont souvent vides.

3.3

COURRIERS REÇUS A LA CPA

Simiane Ensemble

DGA	Dir - Transp.	Dir - Infr.
JUD	DA	
CPA DGA D.T.I.	U 5 JAN. 2015 OF	COURRIER ARRIV
ELUS	Dir - Dépl.	Serv - Fin.
GB	MOB	

Christian ARNAUD
06 71 90 66 35
chris.arnaud@free.fr

Communauté d'Agglomération
du Pays d'Aix-en-Provence
COURRIER ARRIVE LE:

29 DEC. 2014

N° 58207

Monsieur Guy Barret
Vice-Président de la CPA
Hôtel de Boades
CS 40868
13626 Aix-en-Provence cedex 1

Simiane le 22/12/2014

Objet : Concertation sur le PDU de la CPA

Monsieur le Vice-Président,

Lors de la réunion de concertation sur le projet de PDU qui a eu lieu le mercredi 17 décembre à Bouc Bel Air j'ai formulé diverses remarques sur le projet PDU.

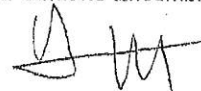
Au sein de l'équipe des élus d'opposition municipale Simiane Ensemble nous avons élaboré le document ci-joint qui les reprend et les complète. Nous vous l'adressons pour qu'il puisse être intégré au registre des observations dans le cadre de la concertation sur le projet.

Nous restons disponibles pour tout échange complémentaire sur le sujet.

En vous remerciant pour la qualité de la réunion de concertation,

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Vice-Président, nos sincères salutations.

Pour Simiane Ensemble



Christian ARNAUD

Copie de ces documents à M le Maire de Simiane

Concertation sur le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

Observations du groupe municipal d'opposition Simiane Ensemble

Projet ferroviaire et dessertes associées

- Obtenir l'augmentation du nombre de trains à l'arrêt en gare de Simiane (l'objectif de 4 trains/heure de pointe affiché pour Gardanne doit être étendu à la gare de Simiane Bouc qui draine un bassin de déplacement équivalent).
- Organiser la circulation des trains pour que les temps de parcours restent attractifs
Ex : arrêt sur Marseille uniquement à St Antoine et St Charles.
- Assurer la desserte en transport urbains de la gare depuis Simiane et Bouc avec des services à horaires fixes aux heures de pointe et en transport à la demande aux heures creuses.
- Améliorer l'ensemble gare bâtiment Ottaviani passerelle de circulation pour rendre le site attractif et fiable (billetterie, ascenseurs, protection anti-glissade sur la passerelle)
- Doubler la circulation des trains par une circulation par car
Faire passer la Ligne N°64 de CAR 13 Marseille Gardanne Trets par la gare de Simiane.
- Augmenter le nombre de places du parc relais rapidement après le projet en cours car la desserte TC de la gare reste insuffisante.
- Consigne à vélos à mettre en place dans les meilleurs délais.

Tarifification

- Créer une carte multimodale cars, trains, bus sur le territoire de la Métropole.

Transport PMR

Mettre en place sur l'ensemble du territoire de la CPA une desserte d'adresse à adresse pour les PMR atteints d'un handicap lourd comme cela se fait déjà sur Aix (service Accessibus)

Voiries

- Obtenir dans des délais courts la limitation à 90 de la vitesse sur le CD6 (réduction du bruit, des pollutions et du risque accident)
- Compléter le réseau de pistes cyclables comme prévu avec la liaison vélo vers la gare et Bouc via le Pré de la Marquise avec notamment la mise en place du Rond Point d'entrée de ville prévu dans le cadre de l'aménagement d'entrée de ville de Simiane.

22/12/14



AIX-EN-PROVENCE * BEAURECUEIL * BOUC BEL AIR * CABRIES * CHÂTEAUNEUF-LE-ROUGE * COUDOUX * ÉGUILLES * FUVEAU
 GARDANNE * GRÉASQUE * JOUQUES * LAMBESC * MEYRARGUES * MEYREUIL * MIMET * LES PENNES MIRABEAU * PERTUIS
 PEYNIER * PEYROLLES-EN-PROVENCE * LE PUY-SAINTE-RÉPARADE * PUYLOUBIER * ROGNES * LA ROQUE D'ANTHÉRON
 ROUSSET * SAINT-ANTONIN-SUR-BAYON * SAINT-CANNAT * SAINT-ESTÈVE-JANSON * SAINT-MARC-JAUMEGARDE
 SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE * SIMIANE-COLLONGUE * LE THOLONET * TRETS * VAUVENARGUES * VENELLES * VENTABREN
 VITROLLES

ATTESTATION

Je soussigné, Monsieur Jean-Louis DALMASSO, Directeur Général Adjoint de la Direction Générale Adjointe Mobilité et Infrastructures de Transport atteste que les panneaux d'exposition qui présentent les résultats du diagnostic et le projet PDU ont été installés pendant toute la durée de la concertation publique du PDU de la CPA.

Ils ont été disposés dans les locaux de la CPA sis 25, rue Paul Langevin, les Milles 13100 Aix-en-Provence, soit dans le hall d'entrée de la DGA ou dans la salle de réunion.

Fait pour valoir ce que de droit,

A Aix-en-Provence, le 10 février 2015

Le Directeur Général Adjoint,

Jean-Louis DALMASSO

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS D'AIX-EN-PROVENCE

CS 40868 - 13626 Aix-en-Provence Cedex 1

Tél. : 04 42 93 85 85 - Fax : 04 42 93 85 86 - SIRET : 241 300 276 000 29 - N° de TVA : FR2524130027600029
<http://www.agglo-paysdaix.fr> - e.mail : administration@agglo-paysdaix.fr

**3.5 DELIBERATION DU CONSEIL DE
COMMUNAUTAIRE PORTANT LE N° A077
EN DATE DU 21 JANVIER 2014
DEFINISANT LES MODALITES DE
CONCERTATION DU PDU**

Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20140115-2014_A077-DE
Date de télétransmission : 17/01/2014
Date de réception préfecture : 17/01/2014



ACTE RENDU EXECUTOIRE
PAR APPLICATION DES
FORMALITES DE TELE-
TRANSMISSION AU
CONTROLE DE LEGALITE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 15 JANVIER 2014

PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2014_A077

OBJET : Aménagement du Territoire - Lancement du Projet et des modalités de concertation du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté du Pays d'Aix intégrant les Communes de Gréasque et Gardanne

Le 15 janvier 2014, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à l'espace Aixagone à Saint-Cannat, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 9 janvier 2014, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Étaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse - AGARRAT Henri - AGOPIAN Jacques - ALBERT Guy - AMIEL Michel - AREZKI Alain - ARNAL Jocelyne - ARNAUD Christian - BARBAT-BLANC Odile - BARRET Guy - BASTIDE Bernard - BAUTZMANN Marcel - BELLUCCI Angélique - BENON Charlotte - BERENGER Patrice - BERNARD Christine - BLAIS Jean-Paul - BONTHOUX Odile - BORDET André - BOUTILLOT Guy - BOYER Michel - BRAMOULLÉ Gérard - BRUNET Danièle - BUCCI Dominique - BUCKI Jacques - BURLE Christian - CASSAN René - CATELIN Mireille - CHARRIN Philippe - CHEVALIER Eric - CHORRO Jean - CRISTIANI Georges - CURINIER Erick - DAVENNE Chantal - DELAVET Christian - DELOCHE Gérard - DEMENGE Jean - DESCLOUX Odette - DEVESSA Brigitte - DI CARO Sylvaine - DILLINGER Laurent - DUCATEZ-CHEVILLARD Christine - DUFOUR Jean-Pierre - DUPERREY Lucien - EL MIRI Mustapha - FERAUD Pierre - FERAUD Jean-Claude - GACHON Loïc - GALLESE Alexandre - GARCIA Daniel - GARÇON Jacques - GASCUEL Jean - GERACI Gérard - GERARD Jacky - GOUIRAND Daniel - GROSSI Jean-Christophe - GUINDE André - GUINIERI Frédéric - HAMARD OULMI Nadira - JOUVE Mireille - LAGIER Robert - LEGIER Michel - LHEN Hélène - LICCIA Marcel - LONG Danielle - LUVERA Georges - MANCEL Joël - MARTIN Richard - MARTIN Régis - MAUREL-CHORDI Suzanne - MAURET Jacques - MAURICE Jany - MEI Roger - MERGER Reine - MICHEL Marie-Claude - MONDOLONI Jean-Claude - MORBELLI Pascale - MOYA Patrick - MUSSET Alain - NICOLAOU Jean-Claude - OLLIVIER Arlette - ORCIER Annie - PAOLI Stéphane - PAPA Chantal - PATOT Gérard - PERRIN Jean-Marc - PERRIN Jean-Claude - PIERRON Liliane - PIN Jacky - PONTET Anthony - PRIMO Yveline - RIVORY Olivia - ROUARD Alain - ROUGIER Jacques - ROUSSEL Jacques - SANGLINE Bruno - SANTAMARIA Danielle - SILVESTRE Catherine - SLISSA Monique - SUSINI Jules - TAULAN Francis - TERME Françoise - VALETA Marie-José - VENEL Gérard - VEYRUNES Bernard - VILLEVIEILLE Robert

Étai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : CANAL Jean-Louis suppléé par PIGNON Philippe - MALLET Raymond suppléé par MAUNIER André - MOINE Anne suppléée par LUIGI Robert - MOUGIN Jacques suppléé par LANFRANCO Anne - PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

Étai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales : AMAROUCHE Annie donne pouvoir à FERAUD Pierre - BOULAN Michel donne pouvoir à ROUARD Alain - CHARDON Robert donne pouvoir à BARRET Guy - CHAZEAU Maurice donne pouvoir à CHEVALIER Eric - CIOT Jean-David donne pouvoir à MARTIN Richard - CLAVEL Caroline donne pouvoir à PAOLI Stéphane - CONTE Marie-Ange donne pouvoir à CURINIER Erick - DAGORNE Robert donne pouvoir à PIN Jacky - FENESTRAZ Martine donne pouvoir à GERACI Gérard - FILIPPI Claude donne pouvoir à BAUTZMANN Marcel - FOUQUET Robert donne pouvoir à CHORRO Jean - GARNIER Eliane donne pouvoir à SLISSA Monique - JOISSAINS Sophie donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse - LOUIT Christian donne pouvoir à PERRIN Jean-Marc - MICHEL Claude donne pouvoir à MORBELLI Pascale - NERINI Nathalie donne pouvoir à MEI Roger - PORTE Henri-Michel donne pouvoir à MICHEL Marie-Claude - POTIE François donne pouvoir à BORDET André - RENAUDIN Michel donne pouvoir à MONDOLONI Jean-Claude - RIVET-JOLIN Catherine donne pouvoir à SUSINI Jules - ROVARINO Isabelle donne pouvoir à DESCLOUX Odette - SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre donne pouvoir à DELOCHE Gérard - TRAN PHUNG CAU Catherine donne pouvoir à AGARRAT Henri - TRINQUIER Noëlle donne pouvoir à VENEL Gérard

Étai(en)t excusé(es) sans pouvoir :

BENNOUR Dahbia - BRAMI Helliot - DE PERETTI François-Xavier - DECARA Yannick - DEVAUX Pierre - GOURNES Jean-Pascal - GRANIER Michel - GUEZ Daniel - JONES Michèle - LAFON Henri - LARNAUDIE Patricia - LECLERC Jean-François - MATAS Henri - MEDVEDOWSKY Alexandre - MOHAMMEDI Amarila - NELIAS Mireille - PELLENC Roger - TONIN Victor

Secrétaire de séance : Stéphane PAOLI

Madame le Président donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 15 JANVIER 2014

Rapporteur : Jean CHORRO

Thématique : Aménagement du territoire / Déplacements, Transports et Infrastructures

Objet : Lancement du Projet et des modalités de concertation du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté du Pays d'Aix intégrant les Communes de Gréasque et Gardanne

Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

La Communauté du Pays d'Aix a élaboré son Plan de Déplacements Urbains pour l'ensemble de son territoire. Ce document détaille et programme pour les dix prochaines années l'organisation des transports et des déplacements.

Le PDU a été largement concerté auprès des partenaires institutionnels, des maires, du Conseil de Développement, des associations oeuvrant dans le domaine de l'environnement et de l'animation du territoire. Il fixe 4 objectifs et 25 actions qui permettent de répondre au cadre légal et notamment aux objectifs visant à améliorer la qualité de vie des habitants du Pays d'Aix et usagers des transports.

A la suite de l'enquête publique qui s'est déroulée du 21 octobre 2013 au 25 novembre 2013, la commission d'enquête a émis un avis favorable avec quelques réserves, notamment concernant l'intégration des communes de Gréasque et Gardanne. A ce titre puisqu'elle font partie depuis le 1^{er} janvier 2014 du Périmètre de Transports Urbains de la CPA, il est donc proposé de lancer un nouveau projet de PDU comprenant ces deux nouvelles communes.

Exposé des motifs :

Le projet de PDU de la CPA a été lancé en 2011 sur le périmètre de transport urbain regroupant les 34 communes.

I. Contenu du PDU

A. Quatre objectifs

Sur la base d'un diagnostic réalisé grâce aux données issues de l'enquête ménages déplacements de 2009, il a été mis en exergue deux principaux enjeux. Tout d'abord, il convient d'agir sur les déplacements domicile/travail responsables de 44% des émissions de polluants du fait des longues distances parcourues. Par ailleurs, il faut également agir sur les déplacements de courte distance inférieurs à 5 km et réalisés pour 50% en voiture alors qu'ils pourraient pour certains être remplacés par la marche et le vélo.

Pour répondre à ces enjeux, 4 objectifs déclinés en 25 actions ont été élaborés.

Le premier objectif doit permettre de rendre les transports en commun toujours plus performants en développant notamment :

1. un véritable réseau de couloirs réservés. (75 km de couloirs bus seraient créés contre 7 km aujourd'hui) ;
2. l'accessibilité ferroviaire du Pays d'Aix ;
3. le développement de 6 lignes routières à haut niveau de service (CHNS) ;
4. la consolidation des performances des réseaux urbains autour de 3 lignes de Bus à Haut Niveau de Service ;
5. l'intégration des politiques tarifaires et l'amélioration des trajets en transports en commun des Personnes à Mobilité Réduite.

Le deuxième objectif propose une nouvelle offre de stationnement pour limiter l'usage de l'automobile tout en permettant un partage du réseau routier. Il encourage une politique de stationnement au service de l'intermodalité dans les communes du Pays d'Aix avec la création de 9 parkings à proximité des gares, 20

parcs relais soit 5300 places contre 865 aujourd'hui. Il incite à limiter l'offre de stationnement en centre ville et à la redistribuer selon les usages dans l'ensemble des communes, à restreindre le stationnement dans les Zones de Bonnes Desserte au travers des normes applicables dans les PLU. Par ailleurs, il propose d'aménager le réseau routier afin de rendre les déplacements plus sécurisés, de réorganiser la distribution des marchandises autour d'une plateforme de livraison sur Aix-en-Provence, de développer une politique de déplacements en faveur de l'électromobilité et enfin d'innover pour un covoiturage de grande échelle.

Le troisième objectif doit permettre d'accorder plus de place aux modes actifs (le vélo et la marche à pied) pour des espaces apaisés. Il s'agit de libérer l'espace public du stationnement sur voirie au profit des modes actifs, en favorisant le rabattement vers les lignes de transport, en créant des plans piétons communaux avec 120 zones de rencontres. De plus, 100 km d'itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens seront créés, le stationnement vélo sera développé.

Le quatrième objectif porte sur la communication comme moyen de changement des comportements pour de nouvelles pratiques de déplacements. Il propose une information en temps réel aux arrêts majeurs du Pays d'Aix, un renforcement et une contractualisation des Plans de Déplacements dans les entreprises, les administrations et les établissements scolaires. Il encourage la mise en œuvre d'une communication personnalisée, ou encore le développement d'outils d'information de performance mobilité. Il encourage à s'affranchir de certains déplacements par le biais des nouvelles technologies (télétravail, visioconférences).

B. Impacts attendus

L'ensemble des actions du PDU doit permettre de réajuster les parts modales et de diminuer la place de la voiture dans les déplacements quotidiens. L'utilisation de la voiture individuelle passerait ainsi de 66% à 50%. Le covoiturage augmenterait significativement en passant de 4% à 12%. La marche à pied passerait de 26% à 32%. Le vélo passerait de 1% à 6%. Enfin les transports en commun, après avoir nettement progressés sur Aix-en-Provence ces dernières années, progresseraient de 7% à 12% sur l'ensemble du territoire.

Les nouvelles parts modales issues du projet PDU permettent d'envisager des gains environnementaux significatifs. Conformément aux objectifs du Plan Climat Énergie Territorial (PCET), le PDU permettra un recul de 23% des émissions des GES.

Il permettra également, selon les modélisations utilisées dans le cadre de ce projet, de respecter les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en réduisant de 17% les Oxydes d'Azote (NOx), et de 22% les microparticules (PM2.5 PM10). Pour

rappel, le PPA fixe à -10% les objectifs de réduction des Oxydes d'azote et des Microparticules.

Conformément à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), le projet de Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 compte un plan d'actions phasé et la programmation financière correspondante. Cette dernière comporte l'ensemble des opérations devant être réalisées quel que soit le maître d'ouvrage concerné (Etat, Département des Bouches du Rhône, Département du Vaucluse, communes...). Il intègre également un rapport environnemental et une annexe accessibilité.

L'ensemble de la démarche PDU s'articule avec la réflexion du Schéma de Cohérence Territoriale mais aussi avec le Plan Climat Energie Territorial et la Charte vers un développement Durable.

II. Procédure : rappel

Le 17 avril 2011 par délibération, la Communauté du Pays d'Aix a lancé un nouveau projet de PDU afin de formaliser son action et d'envisager l'avenir avec l'ensemble des partenaires et des habitants.

Ainsi, chaque phase d'élaboration a été validée par un comité de pilotage composé d'élus de la CPA et de partenaires publics (Etat, Région, Départements...)

Des ateliers de concertation thématiques ont permis d'associer techniciens et membres de la sphère associative locale (Conseil de Développement, CIQ, Associations, Commerçants...). Au total se sont près de 300 personnes qui ont participé à ces rencontres. De plus, cinq réunions de concertation grand public (1 par bassin) ont permis de présenter le PDU à la population. Trois documents ont été diffusés et un film résumait l'ensemble.

Le document arrêté en Conseil de Communauté le 6 juin 2013 a été soumis à l'avis des Personnes Publiques Consultées et mis en enquête publique du 21 octobre au 25 novembre 2013.

Un dossier d'enquête publique a été déposé dans chacune des 34 communes. Il était aussi consultable sur le site Internet de la CPA. Des permanences dans chacune des communes ont été assurées par une commission d'enquête publique.

La dite commission d'enquête a remis son rapport le 18 décembre 2013 et a donné un avis favorable assorti de réserves, notamment concernant l'intégration de Gréasque et de Gardanne.

Ces communes n'étant pas prises en compte dans ce projet et eu égard à leur intégration dans la communauté le 1er janvier 2014, il est proposé de lancer un nouveau PDU prenant en compte l'élargissement des territoires communautaires.

Pour ce faire, la concertation sera engagée conformément à la réglementation.

L'objectif de la CPA est de connaître les attentes de la population se déplaçant sur le territoire et un retour sur sa perception des projets en cours afin d'enrichir le PDU.

Ce sera aussi l'occasion de réunir les techniciens concernés par cette thématique et de travailler avec eux afin d'assurer une meilleure transversalité entre les différentes collectivités et les problématiques de chacun.

Enfin, la concertation doit être un moment où la majorité des habitants peut avoir connaissance des projets communautaires et des grands enjeux sur le territoire.

La conception du nouveau PDU à horizon de 10 ans s'élaborera de manière partagée et itérative selon un processus et une structure de concertation fondés sur la démarche suivante :

- un **Comité de Pilotage** qui valide et définit les orientations
- des **Comités Techniques** qui animent la démarche
- des **Ateliers Thématiques** réunissant les acteurs économiques, le milieu associatif et les administrations
- des **Groupes de Travail** avec les Directions concernées de la CPA
- des **Réunions Publiques pour présenter et débattre sur le projet**

Un registre sera mis à la disposition des habitants du Pays d'Aix à la DGA DTI (La Robole – Rue Paul Langevin à Aix-en-Provence) afin de recevoir leurs observations.

Un site Internet dédié au PDU sera créé sur lequel, sera mis en ligne toutes les informations concernant la concertation ainsi que l'avancement du projet PDU.

Les habitants du Pays d'Aix seront informés des dates de réunions publiques par voie de presse mais aussi sur le site Internet dédié au PDU.

Des panneaux d'affichage pour la présentation des résultats du diagnostic et du projet seront installés dans les locaux de la CPA soit dans les locaux de la DGA DTI.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;
VU le Code général des collectivités territoriales ;
VU le code des transports ;
VU la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I) n°82-1153 du 30 décembre 1982 ;
VU la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (L.A.U.R.E) n°96-1296 du 30 décembre 1996 ;
VU la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U) n°2000-1208 du 13 décembre 2000 ;
VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
VU l'Ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2011/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
VU la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
VU la délibération n°2011_A051 du Conseil Communautaire du 17 avril 2011 de lancement du dispositif de Plan de Déplacements Urbains ;
VU la délibération n°2013_A061 du Conseil Communautaire du 6 juin 2013 arrêtant le projet ;
VU l'arrêté n°203-131 du 30 septembre 2013 ouvrant l'enquête publique
VU le rapport de la Commission d'Enquête Publique remis le 18 décembre 2013;
VU l'avis de la Commission Transports parcs de stationnement et réseaux routiers du 12 décembre 2013 ;
VU l'avis du Bureau communautaire du 15 janvier 2014 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **PRENDRE ACTE** de l'avis favorable de la commission d'enquête, assorti de réserves, sur le projet initial du PDU de la CPA ;
- **DIRE** que le nouveau projet de PDU doit prendre en compte un périmètre élargi constitué des communes de Gardanne et Gréasque ;
- **LANCER** le nouveau projet de PDU de la CPA qui intégrera les communes de Gréasque et de Gardanne ;

- **VALIDER** les modalités de concertation envisagées dans le cadre du nouveau projet de PDU ;
- **AUTORISER** Madame le Président à effectuer tous actes, toutes démarches et à signer tous les documents afférents à la mise en œuvre de la présente délibération.

Un plan pour se déplacer en 2025

Nouvelle phase de concertation de la communauté d'agglomération du pays d'Aix pour le Plan de déplacements urbains

Et ce que dans dix ans, le Vénétien qui vient travailler à la zone des Milles aura définitivement lâché sa voiture pour un transport en commun direct et plus rapide. L'Aixois qui travaille à Cadarache aura pris son abonnement au TER et acheté un vélo pour se rendre au centre-ville. Les cœurs de villages rendus aux piétons avec des parcs relais à chaque entrée pour remettre les bagnoles.

Un Plan de déplacements urbains (PDU) est l'organisation par la puissance publique, en l'occurrence la communauté d'agglomération du pays d'Aix pour la décennie, de la gestion de l'espace pour mieux organiser les déplacements, rendre l'air plus respirable. Une première réunion publique dans le cadre de la concertation (obligatoire) se tenait, au cœur de congrès d'Aix mercredi soir, en présence de 70 personnes dont quelques citoyens.

Les objectifs

LE FERROVIAIRE

Ligne Aix-Marseille la 2^e phase de modernisation de la ligne Aix-Marseille (4800 voyageurs par jour, 7500 projets à terme) est en cours de consultation (1), d'un coût de 177M€, elle permettra de faire circuler quatre TER par heure et par sens. Dans ce cadre est à l'étude l'ouverture de haltes, comme à Plan de Campagne et Plan d'Aillane.

Ligne Aix-Perpignan-Manosque la 1^{re} phase (6,9 M€) vise l'accroissement de la capacité avec deux trains par heure et par sens, et de créer à Venelles et à Calade.

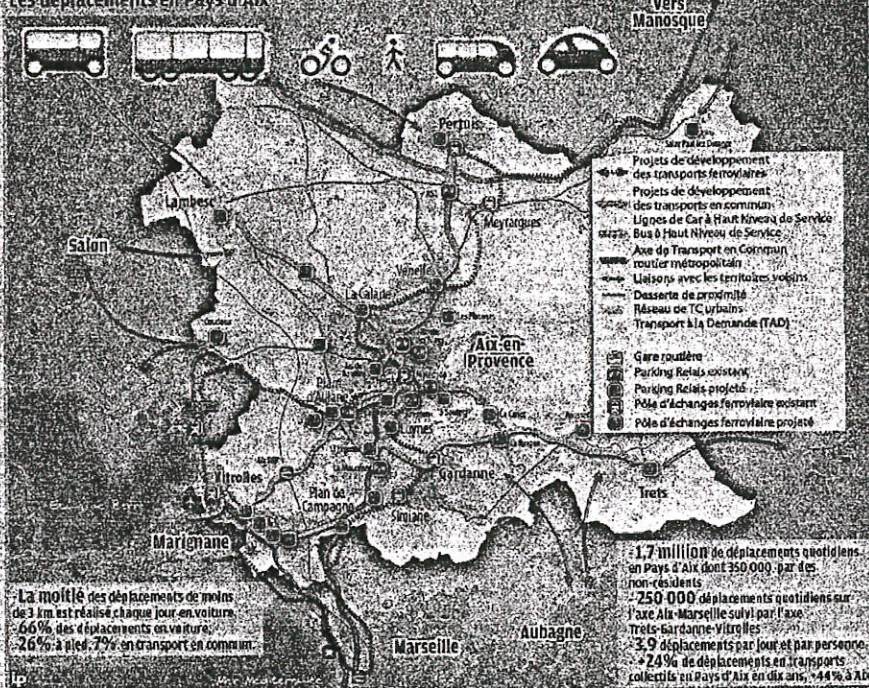
Ligne Aix-étang de Berre : un nouveau projet de mise en gare de la CPA et qui vise le long terme, la réouverture de 25 km de voie, aujourd'hui dévolue au fret, qui desservira en outre Plan d'Aillane et Velaux.

Projet Cap horizon : il s'agit de relier Vitrolles à la gare VAMP, en site propre, pour 30M€.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le bus à haut niveau de service est l'un des projets réalisables.

Les déplacements en Pays d'Aix



à court terme puisque deux lignes sont déjà opérationnelles à Aix. Ce sont des bus et cars avec des poils, principalement entre Aix et Marseille, pour une cadence rapide. On est prêt à aller contre aujourd'hui. Des lignes sont envisagées entre Vitrolles et Les Pennes Mirabeau, ou entre Aix et Lambesc, Vitrolles et Perpignan, Trétis et Vitrolles, Aix et Marseille et Vitrolles et Marseille.

REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE

La politique de parcs relais doit s'amplifier avec 3500 places sur Aix contre 1400 aujourd'hui, et 6000 (contre 1400) sur le pays d'Aix avec une quinzaine de structures réparties, favorisant le stationnement hors centres-villes pour un transfert vers le vélo, le bus ou le covoiturage. Aix va expérimenter un système de livraison au dernier kilomètre avec des petits

engins électriques pour acheminer les marchandises stockées dans un espace aux sorties des autoroutes (un site a été proposé en route de Calice). Côté vélos, 146 km de voies cyclables sont à créer ainsi qu'un 600 places sécurisées, des aides sont à mettre en place pour l'achat de vélos à assistance électrique.

Le projet de réduction de la vitesse sur l'autoroute a été abordé par les élus de la CPA pour répondre à des questions posées par l'assistance. Puisque l'A51 est passée à 90 km/h, pourquoi pas, en effet, l'A8, qui traverse l'agglomération aixoise et les communes alentour. Sur ce marquant, un participant, 50 000 personnes, et pour quoi pas de couloir de bus comme il est prévu sur l'autoroute.

La mobilité 2.0 : c'est toute la mise en sensibilité qui œuvre pour le télétravail.

l'accroissement du covoiturage. L'information en temps direct des horaires de passage de bus, les démarches de plans de déplacements entreprises.

Selon les projections, l'ensemble des actions permettrait de faire passer la part de

Les impacts

l'usage de la voiture individuelle de 66 à 55%, de faire croître de 26 à 30% la marche à pied, de 1 à 3% l'utilisation du vélo, de 7 à 12% celle des transports en commun sur l'ensemble du territoire. Rien n'est en revanche quantifié sur la qualité de l'air, sachant que le Plan Climat européen fixe à moins 20% les émissions des gaz à effet de serre d'ici 2020, et le Plan départemental de protection de l'atmosphère, avec lequel chaque PDU doit être compatible.

visé réduire de 4% la pollution en particules fines et près de 6% les NOx, essentiellement imputables au trafic routier.

Le coût du PDU de la CPA est estimé à 445 millions d'euros d'investissement, et 757M€ en fonctionnement.

Dans la salle des congrès mercredi soir, face aux élus de la CPA, le débat porte sur l'aménagement de l'espace et la mobilité. Guy Barret, maire de Coudoux, Richard Mallié (Rouge-Bel-Air), Alexandre Gallie (adjoint au maire d'Aix) et Frédéric Guinéri, maire de Puy-loupier, pas mal de frustrations et d'interrogations, balayées par Guy Barret : « Nous sommes en phase de concertation, pas dans les points de détail ». Circulez, donc.

Carole BARLETTA

(1) A été organisé par la SNCF, l'Agence de coopération de la CPA, la SNCF, via son réseau RFF, accompagné d'une vingtaine de jours de concertation et de projets de passage à l'échelle de 20M€.

LES REPÈRES

Un PDU est un document contraignant obligatoire depuis la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loi) de 1982. Il détermine dans le cadre d'un périmètre, en l'occurrence le pays d'Aix, l'organisation du transport des personnes et marchandises, la circulation et le stationnement, et doit tendre vers des actions développant les modes de transports alternatifs : collectifs, vélo, marche... afin de respecter la réglementation en matière de pollution atmosphérique. Il doit donc contribuer à réduire la part du tout-voiture.

La première mouture de 2005, trop imparfaite, avait été annulée trois ans plus tard par le tribunal administratif de Marseille; un nouveau PDU a été finalisé en 2013 mais il a fallu revoir le projet pour intégrer les nouveaux arrivants, Gréasque et Gardanne, au sein de la communauté d'agglomération. Et puis, l'avis favorable alors émis par la commission d'enquête publique était tout de même assorti de pas mal de réserves.

Le 3^e projet fera l'objet d'une nouvelle enquête publique en septembre 2015, après le délai dévolu à la consultation des personnes publiques associées, et pourrait être définitivement approuvé à la fin 2015.

Les prochaines réunions publiques

Prochaines réunions publiques : 17 décembre à Aix-en-Provence, 18 décembre à Lambesc, 19 décembre à Vitrolles, 20 décembre à Trétis, 21 décembre à Aubagne, 22 décembre à Marseille, 23 décembre à Gardanne, 24 décembre à Coudoux, 25 décembre à Puy-loupier, 26 décembre à Les Pennes Mirabeau, 27 décembre à Plan de Campagne, 28 décembre à Plan d'Aillane, 29 décembre à Velaux, 30 décembre à Aix-en-Provence.

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Bilan de la concertation réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CPA

Vote sur le rapport

Inscrits	92
Votants	85
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	85
Majorité absolue	43
Pour	85
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à l'unanimité le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents

Maryse JOISSAINS MASINI



20 FEV. 2015