

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Centres-villes et centres-villages

ATELIER DU 28 NOVEMBRE 2005

Cette réunion était consacrée au diagnostic du PDU pour :

- évaluer les principaux dysfonctionnements,
- mettre en évidence les actions qui sont déjà menées,
- soulever les principaux enjeux que devra traiter le PDU.

La première partie de l'atelier a été consacrée à une présentation synthétique d'AgglopoLe Provence (territoire, missions...) et du «PDU, Mode d'emploi» (cadre juridique, orientations...) par Patrick Canillade, Directeur du Projet PDU d'AgglopoLe Provence.

M. Philippe Di Scala, du Bureau d'études Rete/Horizon Conseils/Chiappero/Stratis, en charge de la concertation, a ensuite présenté la démarche spécifique du PDU d'AgglopoLe Provence (élaboration, processus de décision, démarche de concertation, communication).

L'objectif de ces présentations était de mettre tous les participants de l'atelier au même niveau de connaissance sur les objectifs du projet.

La deuxième partie de l'atelier était consacrée au débat et aux échanges entre les participants.

Le guide de réunion, envoyé à chaque intervenant au préalable, a servi de cadre au débat sur :

- Les orientations générales du PDU,
- les thématiques spécifiques au fonctionnement des centres-villes et centres-villages

NB : ce compte-rendu intègre également les remarques formulées sur les guides de réunion, remis aux organisateurs en fin d'atelier, par les participants qui le souhaitaient.

REFLEXIONS GENERALES SUR LE PDU

> Le cadre et la qualité de vie :

Les déplacements sont ressentis comme ayant un impact fort sur notre cadre de vie, car ils sont quotidiens. Ce sentiment est d'autant plus fort, que les gens quittent les villes pour les zones périphériques. Aujourd'hui, le lieu de travail se trouve de plus en plus souvent loin du domicile, ce qui tend à allonger les distances et la durée des déplacements... au détriment de notre qualité de vie : «le déplacement occupe une part non négligeable de la journée».

> La voiture et son usage :

La voiture indispensable dans notre agglomération

La croissance démographique engendre toujours plus de déplacements... et ceci sont réalisés le plus souvent en voiture. Cette omniprésence de la voiture dans AgglopoLe Provence se traduit par de nombreuses nuisances, des coûts d'entretien et des temps de déplacements importants : «Nous allons à l'asphyxie».

«Malheureusement», la voiture est jugée incontournable dans notre agglomération, faute d'autres solutions, en offrant «une liberté d'aller et de venir quand on veut, où l'on veut».

Il semble possible de limiter son usage selon le type de déplacement : «école, courses, flânerie...»

Pas ou peu d'alternative à la voiture

Nous sommes dépendants de la voiture pour les trajets domicile/travail, car dans de nombreux cas «il n'y a pas d'autres alternatives», notamment en transports en commun, n'offrant pas le même service en termes de confort, rapidité ou praticité.

Cette «culture de la voiture» se traduit par de «mauvaises habitudes» : «déposer les enfants devant la porte de l'école par exemple».

Limiter l'usage de la voiture sera difficile dans l'agglomération. Néanmoins, «c'est incontournable».

La voiture : un facteur de distinction sociale

La voiture, en plus de la notion de liberté qu'elle véhicule, est aussi un symbole de «distinction et de réussite sociale». Prendre sa voiture quotidiennement est plus «valorisant» que prendre le bus par exemple.

Enjeux :

- > **Offrir des alternatives à la voiture aussi efficaces et pratiques**

> Les transports en commun dans Agglopoie Provence

Un territoire mal couvert

Les transports en commun sont très peu utilisés pour se rendre au travail, car ils sont jugés comme «globalement mal adaptés», en terme de desserte et de fréquence.

Le Nord d'Agglopoie Provence est mal desservi par les transports en commun : «il y a peu de liens entre les communes et Salon.» De la même façon, les liens entre Salon et Marseille sont jugés insuffisants.

De plus il n'y a pas suffisamment de communication et d'information sur le réseau de transports en commun : les habitants ne connaissent pas toujours les lignes, encore moins les horaires.

Enjeux :

- > **Améliorer la desserte du nord de l'agglomération et le lien avec Salon de Provence**
- > **Renforcer l'information sur le réseau**

> Le vélo dans Agglopoie Provence

Un mode pratique mais peu favorisé

Le vélo est perçu comme un mode économique et pratique («pas besoin d'essence, peu d'entretien, encombrement léger») et respectueux de l'environnement.

«Le manque ou l'absence de pistes cyclables», au détriment de la continuité d'itinéraire («et de la sécurité») ne favorise pas son usage au quotidien. Ainsi, dans notre agglomération, il n'est utilisé que pour les loisirs le plus souvent.

Enjeux :

- > **Favoriser une continuité d'itinéraires cyclables**

ENRICHISSEMENTS DE L'ATELIER SUR LA THEMATIQUE CENTRES-VILLES CENTRES-VILLAGES

Un constat : certaines problématiques sont propres à Salon et d'autres aux communes de taille moins importante.

L'ambition est «de mieux utiliser la ville, sans faire la guerre à la voiture.»

Pour cela, il faut différencier les usagers des centres-villes et villages, dans la semaine ou dans le week-end, et prendre en compte leurs contraintes respectives.

> Les principaux dysfonctionnements liés aux déplacements

Un trafic automobile «inutile»

A certaines heures, la circulation est trop importante dans certains centres de nos communes, générant de fortes nuisances : bruit, insécurité, pollution ... «Les différents flux semblent mal pris en compte.»

Ainsi, la traversée de Salon du Nord au Sud génère un trafic «inutile», important et nuisible.

Certains équipements sont jugés parfois inappropriés avec un «besoin de créer des giratoires à la place de certains carrefours», ou «des feux tricolores souvent trop longs, entraînant des infractions et augmentant le danger».

Certains quartiers de Salon servent de zone de délestage. La traversée du quartier des Canourgues, sur un grand axe de circulation est néfaste à la sécurité du Collège Jean Moulin. Le Boulevard des Capucins est également un axe à «apaiser».

A la Fare les Oliviers, le trafic incessant est qualifié d' «insupportable, depuis longtemps», (les sorties des écoles sont dangereuses à cause de la vitesse excessive des voitures notamment). La déviation de la RN113, en cours d'élaboration par la DDE devrait permettre d'apaiser le centre de la Fare les Oliviers.

Un incivisme préoccupant

Les mauvaises habitudes prises par les automobilistes sont préoccupantes : «stationnement sur trottoir, parking sauvage en double file devant la boulangerie ou devant les écoles aux heures d'entrée/sortie...».

A Salon, la police municipale fait appel à la fourrière à raison de «800 enlèvements/an, et 30 000 PV/an sont distribués» mais les effets sur les comportements sont limités.

L'usage systématique de la voiture

50% des déplacements en voiture sont réalisés pour des distances inférieures à 3 kilomètres («20% pour des déplacements inférieurs à 1 km»). Dans nos centres, ces déplacements pourraient très bien être réalisés à pied ou en vélo.

Enjeux :

- > **Supprimer le trafic de transit au profit de la sécurité dans les centres-villes**
- > **Modifier les habitudes de déplacements et l'usage systématique de la voiture pour les déplacements de courte distance**

> L'attractivité commerciale des centres

Réduire la place de la voiture dans les centres-villes ne doit pas se faire au détriment de leur attractivité économique. Les commerçants de ces centres répondent aux besoins de leurs clients : «actuellement 80% de nos clients viennent en voiture». N'y a t'il pas un risque de réduire l'activité si on empêche les gens de se garer au centre ?

A l'exemple de nombreuses villes françaises, «contraindre l'usage de la voiture pour accéder au centre-ville peut développer son attractivité»... à condition de prévoir un système de déplacements adapté («stationnement en périphérie avec navette en transports en commun par exemple»).

Cela permet d'apaiser le centre-ville et de le rendre plus agréable, au profit des piétons.

Enjeux :

- > **Maintenir l'activité commerciale des centres en garantissant leur accès et leur convivialité aux visiteurs**

> Les besoins de stationnement

«Les modes de déplacement sont liés aux modes de stationnement.»

Un stationnement différent selon l'usage

Dans les centres-villes, on peut distinguer 3 types principaux d'usagers :

- les habitants qui souhaitent avoir une offre de stationnement «sécurisée et pas trop chère» (« 500 véhicules stationnent un peu partout dans le centre de Lançon la nuit»);
- les salariés qui habitent en périphérie et stationnent la journée («voitures ventouse»);
- les visiteurs (pour les achats ou les loisirs) qui ont des besoins de stationnement brefs.

Le stationnement des résidents

Les résidents sont réticents à payer pour s'assurer une place.

On veut «se garer devant chez soi pour pouvoir surveiller sa voiture». Les systèmes d'abonnement existent, mais sont souvent jugés «trop chers». Toutefois, on peut constater une méconnaissance des tarifs d'abonnement dans les parcs privés.

A Pélissanne, «un parking est ouvert à tous dans la journée, et réservé aux riverains le soir (à partir de 22h)». Cela permet de libérer le centre ancien du stationnement le soir. Ce concept pourrait être développé dans les autres communes de l'agglomération.

Des parcs de rabattement en périphérie pour les salariés

Pour réduire le nombre de voitures ventouses dans les centres-villes, la solution de parcs de rabattement en entrée de ville, associés à un système de navettes fréquentes (et gratuites ?) reste à étudier, à Salon notamment. Ainsi, un parking avec navette a été créé à l'IUT de Salon. Ce parking est utilisé comme parking de rabattement par «3000 voitures / mois». Toutefois, il existe un déficit de communication sur ce type d'action et «les arrêts de bus restent à améliorer, notamment en cas d'intempéries».

Une politique de stationnement pour les visiteurs

Pour certains besoins, le stationnement de courte durée doit être possible en centre-ville, pour accéder aux commerces ou aux services administratifs... («avec gratuité pour 1 heure ?»).

«Conserver l'accessibilité du centre, c'est parfois garder la voiture, donc peut être faut-il rendre les centres piétonniers uniquement en week-end ? En Italie, 80 centres-villes sont ainsi fermés aux voitures.»

On peut également imaginer «la gratuité des parkings souterrains le samedi».

Enjeux :

> Avoir des offres de stationnement différenciées selon les usages : résidents, salariés, visiteurs

> Les transports en commun

Des dysfonctionnements en centre-ville

Le réseau de transports en commun est parfois perçu comme manquant de cohérence : «on voit parfois rouler de grands bus vides». Une offre de navettes plus petites et plus fréquentes («et gratuites ?») semblerait plus adaptée pour les centres-villes (Salon notamment).

Dans le centre-ville de Salon, les habitants utilisent le bus, notamment pour les loisirs ou les achats, mais l'offre reste à développer, en particulier le soir avec les dessertes des cinémas et autres lieux de détente.

A Salon, on pourrait aussi «imaginer des voitures électriques en libre service aux périphéries» (ex : La Rochelle), ou des «véhicules électriques taxis» dans le centre (ex : Aix-en-Provence).

Enjeux :

> Offrir une offre en transports en commun mieux adaptée aux besoins

> La place du piéton dans les centres-villes et centres-villages

Le piéton n'est pas assez pris en compte, car les trottoirs sont souvent encombrés «par des véhicules en stationnement, des devantures de magasins ou des terrasses de bar...». C'est encore plus «difficilement supportable pour les Personnes à Mobilité Réduite.»

Les travaux sur les Cours de Salon, devraient offrir un espace plus favorable aux piétons, notamment grâce à des traversées et cheminements praticables, sûrs et confortables.

Enjeux :

> Restituer l'espace aux piétons dans les centres-villes

> Le vélo dans les centres de nos communes

De nombreux exemples à suivre

L'exemple de nos voisins européens doit nous faire évoluer : «dans certaines villes d'Allemagne ou d'Italie, 30% des déplacements se font en vélo», «A Amsterdam, les trottoirs sont partagés entre les piétons et les vélos». Cela passe toutefois par un partage équitable de la chaussée entre... cyclistes et piétons.

Plus près de chez nous, à Lyon, le vélo est très présent et son usage est courant.

Ces exemples doivent nous faire prendre conscience qu'il est possible de changer nos habitudes de déplacements, et notamment notre vision du vélo.

Des infrastructures et une citoyenneté du vélo à créer

Néanmoins, dans Aggloprovence le manque de pistes cyclables «dignes de ce nom et suffisamment larges» doit être comblé par une réelle volonté politique. Dans les centres-villes, les zones 30, où tous les usagers trouvent leur place, permettent de sécuriser l'usage du vélo.

L'opportunité de développer l'usage du vélo se situe aussi au niveau des équipements, avec des parcs aménagés et sécurisés dans des lieux appropriés, ou des parcs en entrée de ville «A Annecy, vous pouvez louer gratuitement des vélos à l'entrée du centre».

Dans nos centres, à l'heure actuelle, le vélo est obligé d'utiliser les zones piétonnes : «cela peut être dangereux et entraîner une animosité des piétons envers les vélos». Le «comportement des citoyens à vélo semble donc à améliorer».

Enjeux :

- > **Sécuriser l'usage du vélo en ville**
- > **Développer des infrastructures adaptées dans les centres-villes : parcs à vélo, location**

> **Le transport et la livraison de marchandises**

Un incivisme réciproque

«Le transport et la livraison des marchandises sont indispensables à l'activité des centres.»

Dans les centres de nos communes, les voitures se garent souvent sur les emplacements réservés aux livraisons (aux PMR également) : «c'est intolérable». Ainsi, souvent des véhicules de livraisons bloquent la rue, car les places réservées manquent ou sont «volées» par les voitures.

Les transporteurs également ne respectent pas toujours les emplacements et se garent parfois juste devant le magasin de leur client. La politique en la matière semble peu adaptée : «les horaires de livraisons sont soit inexistant, soit, peu respectés dans l'agglomération».

«Retirer les voitures des centres-villes permettrait de mieux organiser les livraisons.»

Une possibilité pourrait être de limiter les livraisons et gros chargements à certaines plages horaires («tôt le matin, ou entre 12h et 14h par exemple»).

Enjeux :

- > **Organiser mieux les livraisons de marchandises dans les centres-villes pour limiter leurs nuisances et les conflits d'usage sur voirie.**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE PDU

- > **Offrir des alternatives à la voiture aussi efficaces et pratiques**
- > **Améliorer la desserte en transports en commun du nord de l'agglomération et le lien avec Salon**
- > **Renforcer l'information sur le réseau de transports en commun**
- > **Favoriser une continuité d'itinéraires cyclables**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES CENTRES-VILLES ET CENTRES-VILLAGES

- > **Supprimer le trafic de transit au profit de la sécurité dans les centres-villes**
- > **Modifier les habitudes de déplacements et l'usage systématique de la voiture pour les déplacements de courte distance**
- > **Maintenir l'activité commerciale des centres en garantissant leur accès et leur convivialité aux visiteurs**
- > **Avoir des offres de stationnement différenciées selon les usages : résidents, salariés, visiteurs**
- > **Offrir une offre en transports en commun plus facile et mieux adaptée aux besoins**
- > **Restituer l'espace aux piétons et aux Personnes à Mobilité Réduite dans les centres-villes**
- > **Sécuriser l'usage du vélo en ville**
- > **Développer des infrastructures adaptées dans les centres-villes : parcs à vélo, location**
- > **Organiser mieux les livraisons de marchandises dans les centres-villes pour limiter leurs nuisances et les conflits d'usage sur voirie.**