

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Transport Public

ATELIER DU 25 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.

AgglopoLe Provence n'ayant pas attendu le PDU pour engager la restructuration de son réseau de transports en commun, M. Michel Lopez, Directeur des transports d'AgglopoLe Provence a présenté l'état actuel et futur du réseau. Cela a permis d'engager le débat.

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 transport public.

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 perçus comme ayant une influence «évidente» sur le cadre et la qualité de vie, des habitants d'AgglopoLe Provence. La voiture est clairement prédominante vis-à-vis des autres modes de déplacements : avec l'augmentation des distances (logement/travail notamment), nous sommes devenus dépendants de la voiture.

«Un habitat groupé doit favoriser l'usage des transports en commun, un habitat dispersé favorise l'automobile.» L'aménagement du territoire de ces dernières décennies et les déplacements ont généré un mécanisme auto-entretenu favorisant l'usage de la voiture.

> La voiture et son usage :

La voiture est perçue comme un «mal nécessaire».

La voiture engendre des nuisances (pollution, bruit, insécurité, stress), mais elle est également synonyme d'autonomie et de liberté de déplacement.

Ce concept d'«individualisme» est très fort dans nos communes : «tout le monde voudrait voir moins de voitures, mais qui est prêt à abandonner la sienne ?»

Cette dépendance de la voiture implique de s'intéresser à la réduction et à la limitation des impacts de ce mode de déplacement.

La force de l'habitude

L'usage de la voiture est devenu un cercle vicieux : plus de voitures signifie plus de danger pour les piétons, donc «je prends ma voiture pour être protégé», induisant encore plus de danger.

C'est aussi la force de l'habitude et les automatismes qui favorisent l'utilisation de la voiture pour des déplacements où elle n'est pas forcément indispensable (par exemple pour aller à la boulangerie à 300m du logement ou pour accompagner les enfants à l'école).

La voiture provoque aussi une certaine forme «d'exclusion sociale»

Ne pas posséder de voiture est un réel handicap, notamment pour l'accès à l'emploi.

Par exemple, des personnes en Centre d'Apprentissage au Travail éprouvent des difficultés à se rendre sur leur lieu de travail. Des jeunes en recherche d'emploi, notamment dans les petites communes, sont défavorisés s'ils n'ont pas de véhicule pour se rendre aux zones d'emploi. Dans ce cadre, les transports en commun doivent jouer un véritable «rôle social» en faveur de certains publics «non véhiculés».

Enjeux :

- > **Modifier les habitudes de déplacement, notamment la dépendance à la voiture**
- > **Offrir des solutions efficaces pour les personnes «non véhiculées»**
- > **Offrir des alternatives efficaces aux usagers de la voiture**

> Le vélo dans Agglopoie Provence

Un mode pratique mais «dangereux»

Le vélo est très pratique, non polluant, bon pour la santé et accessible à tous en terme de coût.

Pourtant, il semble dangereux de le pratiquer en ville dans l'agglomération.

En effet, même s'il existe des pistes cyclables, elles sont souvent peu utilisées et parfois peu respectées, notamment à cause d'un manque de signalétique, pour les matérialiser et d'une discontinuité.

Un manque de stationnement vélo

Favoriser l'usage du vélo, c'est aussi prévoir des parcs de stationnement. Un manque de parcs à vélos sécurisés se fait sentir dans l'agglomération notamment sous forme de petites unités bien réparties.

Le vélo est un mode de déplacement peu utilisé dans l'agglomération, contrairement aux villes du Nord de l'Europe ou de l'Italie, où il est très prisé pour les courts trajets, ainsi que les trajets logement/travail.

Des locations vélo à prévoir ?

Il pourrait être intéressant de trouver des vélos à la location un peu partout, à l'image de ce que propose les parkings Vinci à Salon. Cette action peu connue du public renforce l'idée d'une communication forte et celle d'une signalétique marquée.

A l'image de Lyon, on pourrait créer des lieux de pose et de dépose disséminés sur le territoire.

Enjeux :

- > **Sécuriser les déplacements en 2 roues, notamment avec une continuité d'itinéraire**
- > **Favoriser un usage du vélo au quotidien, notamment pour les déplacements courts**
- > **Assouplir et faciliter l'usage du vélo à travers des lieux de pose et de dépose bien répartis**

> La place du piéton

Malgré les efforts des communes, la marche à pied est encore défavorisée dans l'agglomération. Elle est fortement concurrencée par la voiture et ses «mauvaises habitudes».

Des voitures se garent souvent sur les trottoirs par exemple, au détriment des cheminements piétons. De même, le fait de déposer ses enfants devant le portail de l'école les habitue et les prédispose à un usage de la voiture pour leurs déplacements futurs.

Enjeux :

- > **Modifier les comportements des conducteurs**
- > **Restituer l'espace aux piétons dans les centres-villes et villages**

ENRICHISSEMENTS DE L'ATELIER SUR LA THEMATIQUE TRANSPORT PUBLIC

> Les freins à l'usage des Transports en commun

Un constat est mis en lumière : les transports en commun ne pourront jamais entièrement remplacer la voiture :

«Il n'est pas sûr que derrière chaque déplacement, il y ait un besoin de transport en commun»

De plus les impératifs budgétaires imposent de ne pas faire n'importe quoi : «il faut utiliser à bon escient les deniers publics.»

Un manque d'attractivité par rapport à la voiture

A l'heure actuelle, les transports en commun ne sont ni assez efficaces (fréquence, rapidité, confort, flexibilité...) ni assez adaptés aux besoins. Ils ne constituent pas pour le moment une alternative crédible à la voiture. «Pourquoi utiliser les transports en commun quand on a une voiture ?»

Par exemple il y a très peu de lignes entre les petites communes, même voisines. «A-t'on vraiment un autre choix que la voiture ?».

L'abondance de solutions de parkings dans les villes favorise encore plus la voiture.

Une image «floue» des transports en commun

La voiture est perçue par la population comme une solution facile, pratique, alors que les transports en commun ont un coût à l'utilisation beaucoup moins élevé (mais souvent surestimé par la population) ! Des efforts sont à entreprendre pour communiquer sur le coût réel de la voiture (essence, parking, entretien, pollution...).

Dans l'agglomération, les transports en commun apparaissent comme désunis, compliqués, peut-être par manque de lisibilité du/des réseaux, sur les fréquences ou les circuits des lignes par exemple.

Des partenariats à engager ?

Des entreprises de transport en commun privés existent, avec leurs réseaux, mais ils sont peu utilisés par la population.

Certaines lignes semblent mal adaptées : par exemple les lignes scolaires roulent «à vide» pendant les périodes de vacances.

Au niveau des transports à la demande (pour les personnes handicapées notamment), ils sont à l'heure actuelle «compliqués d'utilisation». Néanmoins, à l'image des actions de partenariat avec les sociétés de taxis initiées à Pau, cela pourrait être un moyen de transport plus économique que des lignes régulières. Le besoin de ce type de transport se fait sentir, notamment sur les petites communes de l'agglomération, **mais également pour le Centre d'Accueil des Parloirs du Centre de Détention de Salon, notamment le week-end et les jours fériés.**

Il y a probablement un travail à faire en partenariat avec les taxis, (comme sur Aix, où ils peuvent se substituer aux lignes régulières le soir).

Le transport des salariés à organiser

Imaginer un PDU doit se faire aussi avec les entreprises, pour éviter les incohérences : par exemple Eurocopter qui développe son parking (+ de 5000 places, toujours en évolution), ce qui encourage l'utilisation de la voiture. Cette démarche partenariale doit être réalisée dans le cadre de Plans de Mobilité Entreprises.

Le covoiturage est également jugé comme une piste à explorer.

Enjeux

- > Offrir une offre de Transports en commun compétitive face à la voiture**
- > Développer les partenariats pour tendre vers une simplification des interfaces entre les réseaux de transports du département**
- > Sensibiliser sur les coûts voiture/transports en commun**
- > Informer/Communiquer sur la lisibilité du réseau**
- > S'appuyer sur des partenariats (taxis) pour répondre à des besoins spécifiques, non pourvus par le réseau actuel**
- > Développer des Plans de Mobilité Entreprises sur les pôles générateurs d'emplois**

> La couverture du territoire

L'agglomération avance d'ores et déjà et travaille à une restructuration de son réseau de transports en commun (TC). Toutefois, des faiblesses existent et seront à améliorer.

Les trajets domicile/travail sont la cible de la réorganisation des TC, dans le but de fluidifier la circulation. Actuellement tous les bus stationnent à la gare routière de Salon, donnant une «impression de sous-utilisation ou d'inefficacité», lorsqu'ils sont en attente de départ. Le nouveau réseau offrira des lignes diamétrales qui rompront avec celles en boucle peu efficaces.

Cette refonte sera aussi l'occasion d'offrir un seul titre, et des prix homogènes sur toute l'agglomération.

En dehors des liaisons vers Salon jugées satisfaisantes, les dessertes internes entre les communes du nord de l'agglomération sont jugées insuffisantes (Malemort, Charleval, Alleins...), mais doivent-elles être pourvues par des lignes régulières, compte-tenu du faible potentiel d'utilisateurs ?

L'axe en transports en commun Salon-Berre est jugé compliqué, avec une correspondance à Rognac : «Il n'y a pas de moyen simple pour aller de Berre à Salon». De la même façon, il n'existe pas d'axe direct Berre-Saint Chamas.

Des liaisons plus efficaces vers Miramas, commune limitrophe de Salon, mais hors du territoire de la communauté d'agglomération sont à mettre en place.

Un autre axe d'amélioration pourrait être de rétablir la ligne directe Salon-Lambesc-Aix.

Enjeux :

- > **Valoriser les transports en commun, notamment pour les déplacements domicile-travail**
- > **Améliorer la couverture du nord de l'agglomération, avec une offre adaptée (Transport à la Demande ?)**
- > **Etudier les créations de nouvelles liaisons intra et intercommunales (Salon-Berre, Berre-Saint Chamas, Miramas, Salon-Lambesc...)**

> Les liaisons ferroviaires et l'intermodalité

Une complémentarité trains/bus

Les transports en commun doivent s'articuler autour d'une «complémentarité bus/train : il n'existe pas de concurrence entre les 2». Ainsi, le développement du réseau ferré doit se situer dans les relations entre l'agglomération et les villes /communautés voisines, les lignes de bus étant jugées plus adaptées pour les déplacements intracommunales.

Des axes à renforcer

Les dessertes ferroviaires sont jugées «faibles» dans l'ensemble.

Ici aussi l'offre de trains doit être plus compétitive que la voiture, pour être efficace et utilisée... «et répondre aux principaux besoins (scolaires/étudiants et domicile/travail).»

«Les horaires ne correspondant parfois pas à la demande et sont peu fiables».

L'axe Salon/Marseille est relié par un axe rapide (41 min) mais trop peu fréquent (4/jour : 2 le matin et 2 le soir).

Au nord, il existe un axe ferré de Salon vers Cavaillon (et Avignon), mais entre les 2, c'est le «no man's land.» Il y a pourtant deux gares : Lamanon et Sénas.

Dans l'objectif d'ouverture d'Agglopro Provence vers l'extérieur, la desserte des gares TGV (Avignon et Aix), est à améliorer (en train ou en bus) : «les billets émis à Salon vers Paris se font au départ d'Aix à 50% et d'Avignon à 50%.» Une navette sera mise en place en début 2006 pour desservir la gare TGV de l'Arbois.

Un manque de pôles d'échanges intermodaux

«Il faut accentuer la complémentarité bus/train.»

Il semble essentiel d'avoir une vision intermodale des déplacements (en associant tous les moyens de déplacement).

Toutefois, le contexte villes/villages rend l'équation très complexe, car la même solution ne pourra pas s'appliquer partout.

Les communes périphériques par exemple souffrent de l'éloignement vis-à-vis du noyau central de Salon (futur pôle d'échanges) et doivent pouvoir y accéder soit en transports en commun, soit en voiture (parking ?).

Des Parcs de rabattement ou Parkings Relais

On constate que la population utilise souvent les parkings des centres commerciaux comme parc de rabattement (par exemple le parking d'Auchan à Aubagne).

Pour garantir l'accès des centres-villes et réduire l'importance (et les nuisances) de la voiture, il faut tendre vers des transports en commun «fréquents, confortables et rapides».

Imaginer des parcs de rabattement à l'entrée des villes, associés à des navettes, à fréquence élevée vers les centres, paraît une piste intéressante à étudier : cette mesure, associée à une limitation des possibilités de se garer en ville paraît efficace.

Les parkings relais en périphérie (la place de parking inclue le ticket de TC pour se rendre au centre-ville) ont également fait leurs preuves (exemples de Strasbourg et du parc relais du Krypton à Aix).

Enjeux :

- > Favoriser la complémentarité train/bus avec des systèmes d'échanges performants
- > Renforcer certains axes ferrés vers l'extérieur d'Aggloprovence
- > Créer un pôle d'échanges multimodal à la gare de Salon
- > Envisager des parcs de rabattement à l'entrée des grandes villes (Salon notamment), associés à des navettes pour désengorger le centre

> L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Un nouveau cadre légal

La loi Handicap de février 2005 impose notamment de garantir l'accès des PMR aux réseaux TC : équipements des bus et des arrêts...) d'ici 10 ans.

Toutefois, garantir l'accès aux transports en commun passe aussi par des aménagements adaptés dans la ville... pour pouvoir accéder aux points d'arrêt !

«Réseau d'Aggloprovence : Tout reste à faire»

Demeure un constat fort : «Sur le réseau d'Aggloprovence (bus Auréliens notamment), tout reste à faire pour les PMR.»

Cependant, de gros efforts sont déjà faits, sur le réseau SMITEEB, au sud de l'agglomération.

L'ensemble du parc actuel (Auréliens) est encore largement non adapté. Les nouveaux véhicules qu'achètera Aggloprovence, dans le cadre de la restructuration de son réseau, seront adaptés aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

«Toutefois, dans le meilleur des cas, un fauteuil, deux au maximum pourront monter dans un bus.»

Il existe donc des besoins en transport spécifique et adapté (à l'image de Proxibus à Aix).

En terme d'équipement des points d'arrêts, un gros effort est à faire : mais l'ensemble des arrêts de bus doit-il être adapté, ou faudrait-il envisager un recensement des personnes à transporter pour leur offrir une offre spécifique (de type taxi aménagé ou navette bus équipée) ?.

Enjeux :

- > Offrir une offre en transports en commun adaptée aux besoins des PMR
- > Prévoir l'équipement du parc du réseau en véhicules accessibles aux PMR
- > Développer les partenariats avec les communes pour rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE PDU

- > Modifier les habitudes de déplacement, notamment la dépendance à la voiture
- > Offrir des solutions efficaces pour les personnes «non véhiculées»
- > Offrir des alternatives efficaces aux usagers de la voiture
- > Développer les partenariats pour tendre vers une simplification des interfaces entre les réseaux de transports du département
- > Sécuriser les déplacements en 2 roues, notamment avec une continuité d'itinéraire
- > Favoriser un usage du vélo au quotidien, notamment pour les déplacements courts
- > Assouplir et faciliter l'usage du vélo à travers des lieux de pose et de dépose bien répartis
- > Modifier les comportements des conducteurs
- > Restituer l'espace aux piétons dans les centres-villes et villages

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE TRANSPORT PUBLIC

- > Offrir une offre de Transports en commun compétitive face à la voiture
- > Sensibiliser sur les coûts voiture/transports en commun
- > Informer/Communiquer sur la lisibilité du réseau
- > S'appuyer sur des partenariats (taxis) pour répondre à des besoins spécifiques, non pourvus par le réseau actuel

- > **Développer des Plans de Mobilité Entreprises sur les pôles générateurs d'emplois**
- > **Valoriser les transports en commun, notamment pour les déplacements domicile-travail**
- > **Améliorer la couverture du nord de l'agglomération, avec une offre adaptée (Transport à la Demande ?)**
- > **Etudier les créations de nouvelles liaisons intra et intercommunales (Salon-Berre, Berre-Saint Chamas, Miramas, Salon-Lambesc...)**
- > **Favoriser la complémentarité train/bus avec des systèmes d'échanges performants**
- > **Renforcer certains axes ferrés vers l'extérieur d'Agglopoie Provence**
- > **Créer un pôle d'échanges multimodal à la gare de Salon**
- > **Envisager des parcs de rabattement à l'entrée des grandes villes (Salon notamment), associés à des navettes pour désengorger le centre**
- > **Offrir une offre en transports en commun adaptée aux besoins des PMR**
- > **Prévoir l'équipement du parc du réseau en véhicules accessibles aux PMR**
- > **Développer les partenariats avec les communes pour rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements**