

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Zones d'activités et commerciales

Nouvel intitulé : Pôles d'attraction, économiques commerciaux et touristiques

La terminologie employée pour l'intitulé de l'atelier semblait incomplète et prêtant à la confusion. L'objectif n'est pas de traiter les déplacements dans les zones d'activités et commerciales, mais plutôt de les envisager sous l'angle des grands pôles d'attraction générateurs de déplacements, à la fois sur les plans économiques (salariés ou chercheurs d'emplois), commerciaux (acheteurs ou fournisseurs) et touristiques (visiteurs).

ATELIER DU 9 DECEMBRE 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.

Mme Karine Wawrynów, Directrice du Développement économique d'AgglopoLe Provence a présenté les grandes lignes des zones d'activités du territoire. 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 aux zones d'activités, commerciales et touristiques

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 :

Des nuisances perçues... mais aussi des avantages

Les déplacements génèrent de nombreuses nuisances sur notre cadre et qualité de vie :

- «Le secteur des transports est le principal générateur de gaz à effet de serre (CO et CO₂)»

- Les déplacements provoquent de nombreux dysfonctionnements sur notre vie quotidienne : «stress lié aux embouteillages, perte de temps, bruit, mauvaises odeurs...»
 - Le coût du déplacement est important pour les habitants («hausse du prix des carburants»), mais aussi pour les collectivités («entretien des infrastructures, coût des détériorations»).
 - Les déplacements engendrent aussi une pollution visuelle : «on n'a pas envie de se promener dans un environnement routier.»
- Toutefois, le développement des transports a aussi des avantages, notamment «favoriser l'accès à l'emploi, à la culture...»

Un lien évident entre aménagement et déplacements

L'aménagement du territoire influe sur l'organisation des déplacements : «la forme et la densité urbaine joue beaucoup sur les déplacements, avec des zones dispersées de logements de plus en plus éloignées des centres urbains.» Cela incite à prendre la voiture : «en milieu rural, on n'a pas le choix». La loi SRU doit permettre d'éviter «le mitage du territoire», en organisant mieux les liens entre zones de domiciles, de services, d'emplois et de scolarité.

Pour cela, le PDU doit se penser «à toutes les échelles : communales, intercommunales et hors agglomération», car l'utilisateur ne s'arrête pas aux frontières de l'Agglopro Provence.

Enjeux :

- > **Mieux organiser le territoire en terme de logements, d'emplois et de services**

> La voiture et son usage :

Indépendance ou dépendance ?

Pour beaucoup, la voiture donne «l'illusion de rapidité», malgré une importante perte de temps dans les embouteillages, ainsi que beaucoup de stress.

Avec le coût de l'essence en augmentation, «la voiture n'est pas un luxe mais presque».

Elle est aussi perçue comme un «objet de reconnaissance sociale», un symbole de «liberté et d'indépendance». Pourtant, dans l'agglomération, nous sommes «dépendants de la voiture», plutôt qu'indépendants... : «même pour des déplacements très courts, on ne sait plus se passer de la voiture». C'est un «problème de mentalité, d'individualisme» : «je pars de la maison en voiture, j'amène mon enfant à l'école et je rentre.» Autre exemple de cet individualisme, «le covoiturage fonctionne mal car on n'aime pas dépendre des autres».

Des aménagements faits trop souvent pour la voiture

Ce phénomène est accentué par les infrastructures qui ne sont «faites que pour la voiture», au détriment des cyclistes ou des piétons.

Dans les centres-villes et villages, il faut «travailler sur les aménagements» pour les modes doux, avec «des contraintes fortes pour faire changer les habitudes» : penser différemment demande un effort, or on cherche le plus souvent la solution de facilité.

Enjeux :

- > **Changer les habitudes pour réduire la dépendance à la voiture**
- > **Privilégier les aménagements en faveur des autres modes de déplacements**

> L'offre de transport en commun

Un manque de compétitivité

Pour limiter la voiture, une offre crédible de transports en commun est nécessaire.

En attendant la restructuration du réseau d'Agglopro Provence, l'offre actuelle manque de «compétitivité : parfois inexistante, manquant de flexibilité, desserte insuffisante, fréquences incomplètes, arrêt du service trop tôt...».

Les transports en commun sont également jugés «inadaptés pour les achats en centre-ville.» A ce titre, les navettes électriques aixoises peuvent servir d'exemples.

Les relations vers l'extérieur à améliorer

Les liaisons vers l'extérieur de l'agglomération sont aussi complexes : «Il est simple d'aller sur Marseille, mais difficile d'aller sur Aix ou Vitrolles.» Cela peut être aussi un véritable parcours du combattant : «aller de Saint Chammas à Aix, oblige à passer par Marseille en utilisant du train, des bus... on est obligé de prendre la voiture.»

Des dysfonctionnements dans le transport scolaire

Le transport scolaire fait également débat : «Des utilisateurs sont obligés de faire 20km d'un côté pour amener les enfants à l'école, puis 20 km de l'autre côté pour aller travailler.» Des problèmes sont

également signalés : «des établissements desservis trop tôt, alors que l'école est encore fermée, ou un manque de lignes en milieu de journée, notamment pour les collèges.»

Enjeux :

- > **Proposer une offre compétitive par rapport à la voiture**
- > **Améliorer les liaisons vers l'extérieur de l'agglomération**

> **Le vélo et la marche à pied dans Agglopoie Provence**

Dans les centres, la solution vélo est à développer (en le protégeant mieux notamment). L'exemple réussi de Lyon, «malgré les côtes et les intempéries», est à suivre.

Pour cela, des aménagements seraient à prévoir : «des vélos à disposition dans les parkings extérieurs, des pistes à créer, des parcs de stationnement...»

On pourrait aussi utiliser un vélo «pour aller au travail tranquillement, sans transpirer»

Dans certaines villes italiennes ou du nord de l'Europe, «un système contraignant pour les voitures, a parfois permis aux vélos et aux transports en commun de réaliser près de 50% des déplacements.»

La marche à pied apparaît comme un mode à privilégier, «pour les déplacements de courte distance ou de proximité». Cela passe par des aménagements de sécurisation du parcours, notamment pour les Personnes à Mobilité réduite ou les Personnes à Besoins Spécifiques (personnes handicapées, personnes âgées, personnes avec enfant en bas âge, personnes encombrées par des courses...).

Enjeux :

- > **Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied dans les centres-villes et les déplacements de courte distance**

ENRICHISSEMENTS DE L'ATELIER SUR LA THEMATIQUE POLES D'ATTRACTION ECONOMIQUES, COMMERCIAUX ET TOURISTIQUES

> **Les conditions d'accès par la route aux pôles d'attraction**

Les conditions d'accès aux zones d'emploi sont importantes : «c'est ce que regardent les chefs d'entreprise pour choisir la zone où s'installer.»

La signalisation/signalétique à améliorer

Des dysfonctionnements sont liés à l'absence ou à la mauvaise signalisation des zones :

L'accès, par l'autoroute ou la RN113, à la zone d'activités de Berre/Rognac est compliqué et mal signalé : «beaucoup de poids lourds se perdent et se retrouvent en centre-ville générant des problèmes». C'est aussi le cas pour la desserte du Pôle Shell Berre.

Cette situation se retrouve à Salon, à La Fare les Oliviers, et... à la Barben avec des bus de visiteurs du zoo (260 000 visiteurs/an), ou du château.

Des dysfonctionnements sur la circulation et le stationnement

A Salon, l'accès compliqué à la zone de la Gandonne provoque des perturbations («embouteillages et insécurité»), sur la RD 572 aux heures d'entrées et sorties de bureau. Cette problématique se retrouve d'ailleurs sur la majeure partie des zones d'activités de l'agglomération. A la zone de Lamanon, les poids lourds sont confrontés à un problème d'accès, avec une interdiction de traverser la voie en provenance de Nîmes ou Arles.

En saison pleine (printemps/été), l'afflux de visiteurs sur des zones touristiques (le zoo de la Barben peut accueillir 5000 à 6000 visiteurs par jour) peut provoquer un stationnement important sur des axes routiers proches. L'accès au Château de la Barben semble également poser des problèmes «en raison de l'étroitesse de la voie qui rend difficile le croisement de 2 voitures».

Enjeux :

- > **Améliorer la signalisation routière des zones d'activités**
- > **Réduire les perturbations sur la circulation aux heures d'entrées/sorties et aux périodes touristiques**

> La desserte des pôles d'attraction par les transports en commun

Un pôle générateur de nombreux déplacements : le Centre Hospitalier de Salon

Avec 1100 salariés, le Centre Hospitalier de Salon génère de nombreux déplacements quotidiens, avec 2 tranches : 5h45-13h45 et 13h30-21h15. «Compte-tenu de son implantation en centre-ville et de la rareté des places disponibles, il convient de permettre au personnel d'accéder à l'établissement depuis des zones gratuites (parking de l'IUT par exemple).»

Les patients, visiteurs et familles se rendent au CH entre 8h et 19h, et tout particulièrement l'après-midi.

Une offre insuffisante et inadaptée

L'offre de transports en commun vers les principaux pôles d'attraction, hors centres-villes «apparaît clairement insuffisante.»

Ainsi, la très grande majorité des déplacements vers les zones commerciales est réalisée en voiture («98% pour le centre Leclerc de Salon, où le parking s'avère même trop petit»), d'autant plus que «les courses sont lourdes». Pour les visiteurs de ces zones, les transports en commun ne pourraient être utiles que pour des visiteurs souhaitant se promener («le plaisir d'acheter») et moins pour des besoins d'achat de grande consommation.

Pour travailler dans une zone d'activités, «être mobile est essentiel, mais il n'y a pas de transports en commun...»

Les zones du nord de l'agglomération (La Crau par exemple), à majorité agricoles, n'ont pas d'autres d'accès que par voiture.

Les employés du zoo ou du château de la Barben utilisent à 100% la voiture ou les 2 roues motorisés, car il n'existe pas de facilités en transports en commun : «les jeunes en emplois saisonniers ont souvent des difficultés pour venir.»

Enjeux :

- > **Améliorer la desserte en transports en commun du Centre Hospitalier de Salon, pour les salariés et les visiteurs**
- > **Favoriser l'usage des transports en commun pour les «courses plaisir»**
- > **Offrir une réelle desserte des pôles pour les salariés et les demandeurs d'emplois**

> La réduction des déplacements vers les centres commerciaux

Une solution à envisager : les livraisons à domicile

Afin de réduire les déplacements commerciaux, une piste de réflexion pourrait être de réduire les flux inutiles pour les achats de grande consommation «en développant le système des livraisons à domicile». Des exemples existent déjà (Picard à Marseille par exemple).

Toutefois, «la rentabilité reste à trouver», le coût de la livraison devant être reporté sur le prix total. A priori, ce type de services ne pourrait être mis en place que pour «une clientèle aisée», souhaitant gagner du temps. Les grands groupes de distribution réfléchissent déjà sur la question.

Enjeux :

- > **Réduire les déplacements vers les zones commerciales en favorisant les livraisons à domicile**

> Les livraisons de marchandises

Au delà du problème de signalisation qui peut perturber le fonctionnement des centres-villes, «avec des poids lourds perdus cherchant leur chemin», le transport des marchandises est un point sensible sur le territoire d'AgglopoLe Provence.

En effet, les zones d'activités existantes sont «vieillissantes, et issues d'un développement ancien non maîtrisé». Elles se sont le plus souvent développées «sur des zones qui peuvent difficilement s'étendre (La Gandonne par exemple)», provoquant «de nombreux conflits d'usage entre voitures et poids lourds». De plus, on constate «une absence de véritable unité dans les secteurs d'activités.»

Les relations sont également difficiles à mettre en œuvre pour AgglopoLe Provence, car seules 5 zones du territoire (sur les 30 recensées) ont une association de type groupement d'intérêts pour les représenter.

«Cette mixité d'activités et de fonctionnement rend difficile la mutualisation des moyens de livraisons» (choix difficile d'un prestataire adapté à tous, horaires différents, habitudes déjà prises, problèmes de confidentialité...).

Enjeux :

- > **Soutenir le regroupement des entreprises pour permettre la mutualisation des moyens**

> Les déplacements des salariés

Les limites du co-voiturage

Le co-voiturage apparaît compliqué à organiser, car «les employés n'ont pas les mêmes horaires» (Centre Leclerc), ou fonctionnent en horaire 2/8 ou 3/8, ou «proviennent de zones éloignées» (zoo de la Barben).

Les Plans de Déplacements des Entreprises

A court terme, les Plans de Déplacements des Entreprises (PDE) seront obligatoires pour les établissements publics et privés de plus de 200 salariés. Certaines en ont déjà mis en place (Pôle Shell Berre), d'autres pas encore mais sont demandeuses (Leclerc à Salon).

Ces PDE permettent notamment aux entreprises concernées de réduire la participation au Versement Transport communautaire.

Le tissu économique d'AgglopoLe Provence est composé majoritairement de petites entreprises, pour lesquelles il est difficile d'imaginer autant de PDE. Ici aussi la mutualisation des moyens paraît nécessaire, mais se heurte toujours au manque de structures regroupant les entreprises des zones d'activités.

Un travail de partenariat avec les entreprises et les chambres de commerces et d'industrie doit être entrepris par AgglopoLe Provence : il s'agit ainsi «de formaliser les besoins, d'imaginer des regroupements, de prévoir des dessertes en transports en commun...».

Pour cela, «une enquête auprès des entreprises et des commerces est indispensable.»

Enjeux :

- > Engager un dialogue avec les grandes entreprises pour mettre en place des Plans de Déplacements Entreprises
- > Etablir un diagnostic des besoins sur l'ensemble du territoire

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE PDU

- > Mieux organiser le territoire en terme de logements, d'emplois et de services)
- > Changer les habitudes pour réduire la dépendance à la voiture
- > Privilégier les aménagements en faveur des autres modes de déplacements
- > Proposer une offre compétitive par rapport à la voiture
- > Améliorer les liaisons vers l'extérieur de l'agglomération
- > Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied dans les centres-villes et les déplacements de courte distance

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES POLES D'ATTRACTION ECONOMIQUES, COMMERCIAUX ET TOURISTIQUES

- > Améliorer la signalisation routière des zones d'activités
- > Réduire les perturbations sur la circulation aux heures d'entrées/sorties et aux périodes touristiques
- > Améliorer la desserte en transports en commun du Centre Hospitalier de Salon, pour les salariés et les visiteurs
- > Favoriser l'usage des transports en commun pour les «courses plaisir»
- > Offrir une réelle desserte des pôles pour les salariés et les demandeurs d'emplois
- > Réduire les déplacements vers les zones commerciales en favorisant les livraisons à domicile
- > Soutenir le regroupement des entreprises pour permettre la mutualisation des moyens (livraisons et déplacements des salariés)
- > Engager un dialogue avec les grandes entreprises pour mettre en place des Plans de Déplacements Entreprises
- > Etablir un diagnostic des besoins des entreprises sur l'ensemble du territoire