

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Centre-villes et centre-villages Phase 2 : Scénarios/études de solutions

ATELIER DU 31 MAI 2006

Cette réunion était consacrée à la phase 2 du PDU d'Agglopoles Provence : Scénarios et Etudes de Solutions. Elle avait pour objectif de mener une réflexion sur les solutions possibles pour chaque enjeu soulevé lors du diagnostic.

La première partie de l'atelier a été consacrée à un rappel synthétique de la démarche de concertation (Objectifs des ateliers et procédure de décision) par M. Philippe Di Scala, du Bureau d'études Rete/Horizon Conseils/Chiappero/Stratis, en charge de la concertation.

M. Patrick Canillade, Directeur du Projet PDU d'Agglopoles Provence a ensuite présenté les points clés du diagnostic et la méthodologie d'élaboration des scénarios (3 objectifs, 3 échelles territoriales, 3 rythmes de développement), mise en œuvre en phase 2.

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 actions possibles à mettre en œuvre dans les centre-villes et centre-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.

SOLUTIONS PROPOSEES SUR LA THEMATIQUE CENTRE-VILLES ET CENTRE-VILLAGES

Enjeu 1 > La qualité de vie et l'attractivité des centres de communes

Actions possibles pour le retour des habitants dans les centre-villes

Dans notre agglomération, de plus en plus d'habitants s'installent en périphérie des communes, plutôt que dans les centres, «à la recherche d'un meilleur cadre de vie».

Ainsi, Salon voit depuis plusieurs années sa population dans l'hypercentre diminuer : «de nombreux logements sont vides, les étages des commerces ne sont plus habités mais utilisés par les commerçants comme lieux de stockage.»

- > Améliorer le cadre de vie dans les centres : zones piétonnes, trottoirs agréables, mobilier urbain de qualité, végétaux...
- > Garantir la sécurité routière pour les piétons
- > Réduire la pollution sonore routière
- > Mettre en œuvre un stationnement adapté pour les résidents
- > Soutenir la réhabilitation de logements dans les centres
- > Soutenir et aider la création de commerces (notamment alimentaires)

Actions possibles pour l'attractivité commerciale des centres

Certains villages de l'agglomération connaissent une «désertification commerciale de leurs centres, les commerces de proximité disparaissant progressivement, c'est le cas du centre de Lançon par exemple».

Pour faire revenir des habitants dans les centres de nos communes, «il faut leur donner envie de venir», en leur proposant... qualité du cadre de vie et commerces de proximité.

L'objectif recherché est donc de réduire la place de la voiture dans les centres, mais pas au détriment de leur attractivité : «80% des clients des commerces de Salon viennent en voiture.» Le développement du tourisme culturel est aussi un axe à privilégier dans le centre de nos communes.

- > **Diminuer la place de la voiture au profit de nouveaux espaces pour les piétons et les commerces**
- > **Redonner le plaisir de la promenade dans les centres des communes par un cadre de vie agréable (aménagements paysagers, éclairages nocturnes...)**
- > **Développer les transports en commun pour accéder aux centre-villes**
- > **Veiller à la bonne accessibilité des commerces, notamment pour les PMR**
- > **Multiplier les animations commerciales et culturelles, avec une collaboration entre les communes et les commerçants pour attirer les visiteurs**
- > **Privilégier le stationnement de courte durée pour les visiteurs dans les centres**

Enjeu 2 > la circulation dans les centres

Actions possibles sur la sécurité routière dans et autour des centres

Dans de nombreuses communes, un trafic important génère bruit, pollution et insécurité dans le centre-ville, notamment à Sénas, Mallemort, Eyguières, La Fare-les-Oliviers, Lançon et Salon.

De plus, les voies communales et les chemins de campagne servent de «délestage naturel de la circulation». Ces voies sont dépourvues de trottoirs mais les piétons les empruntent pour se rendre dans les centres. On y observe de nombreux excès de vitesse, augmentant ainsi l'insécurité routière.

- > **Réduire la vitesse aux entrées de ville et dans les centre-villes**
- > **Aménager des trottoirs et passages piétons larges, sécurisés et mieux signalisés dans les centres**
- > **Sanctionner plus sévèrement les comportements incivils ou dangereux des automobilistes, avec des contrôles plus fréquents**
- > **Améliorer la sécurité routière sur les voies communales en limitant physiquement la vitesse (casser les lignes droites, ralentisseurs, chicanes...)**

Actions possibles sur les transports en commun

L'enjeu est ici de développer une offre de transport en commun adaptée aux déplacements dans les centres des grosses communes de l'agglomération. «Beaucoup de personnes seraient susceptibles d'emprunter les transports en commun s'ils étaient plus développés». Dans le centre ville de Salon, «les habitants utilisent le bus, notamment pour les loisirs et les achats». Mais l'offre n'est pas encore assez développée même si des efforts ont déjà été réalisés. Le problème se pose plus pour certains quartiers périphériques de Salon «où les lignes ne sont pas assez nombreuses ni assez fréquentes».

- > **Mettre en place, dans les centres des grandes communes, des navettes plus petites, plus pratiques, plus fréquentes et avec des tarifs adaptés, à l'exemple de la Diabline d'Aix-en-Provence**
- > **Aménager des arrêts de cars sécurisés et conviviaux dans les centres**
- > **Limiter le stationnement et la circulation en centre-ville**
- > **Encourager le stationnement hors des centre-villes importants par la création de parkings relais en périphérie associés à des navettes bus vers le centre**

Actions possibles pour les piétons et les Personnes à Mobilité Réduite

Les piétons payent un lourd tribut dans les accidents de la route (10% des tués entre 2000 et 2004). Ils ne sont pas assez pris en compte dans nos communes, «avec des trottoirs encombrés et de nombreux obstacles : poubelles, tables de bars, étalages, voitures...». Cette situation est encore plus préjudiciable pour les Personnes à Mobilité Réduite.

- > **Élargir les trottoirs et favoriser les cheminements plats dans les centres**
- > **Retrouver le plaisir de la marche par des aménagements de qualité (cheminements, éclairages, végétaux...)**
- > **Développer des zones 30 dans les zones urbanisées avec un contrôle rigoureux de leur respect**
- > **Interdire le stationnement sur trottoir dans les centre-villes**
- > **Faire des actions de sensibilisation auprès des automobilistes : journées sans voitures...**
- > **Interdire la voiture dans certains centres-villes les samedis ou jour de marché**

Actions possibles sur l'usage du vélo dans les centres

Il est plus facile de se déplacer en vélo en ville qu'en voiture, pourtant la grande majorité des déplacements en ville se font encore en voiture. Dans nos communes, on constate «un manque de structures adaptées, pouvant garantir la continuité d'itinéraire et la sécurité des cyclistes.»

- > **Renforcer la sécurité des usagers du vélo dans les centres : de «véritables» pistes cyclables continues et des zones 30**
- > **Mettre à disposition gratuitement des vélos (avec caution) dans les communes**
- > **Organiser des actions publiques : prêts gratuits de vélos, «journées vélo»**
- > **Développer le stationnement sécurisé et gardienné des vélos devant les équipements publics**

Enjeu 3 > Le stationnement

Actions possibles sur le stationnement dans les centre-villes et centre-villages

On recense généralement 3 types d'usagers des centre-villes, avec des besoins de stationnement différents :

- Les résidents qui veulent un stationnement sécurisé et peu onéreux ;
- Les salariés qui habitent à l'extérieur du centre et y stationnent la journée (stationnement ventouse) ;
- Les visiteurs qui stationnent pour de courtes durées (achats, loisirs...).

Ainsi, sur la place Morgan à Salon, «90% des emplacements sont utilisés par des voitures ventouses, qui restent immobilisées du matin jusqu'aux sorties de bureaux.»

- > **Prévoir des tarifs préférentiels et des abonnements dans les parcs souterrains pour les résidents**
- > **Limiter le stationnement en centre-ville des voitures ventouses, avec des parkings relais associés à des navettes bus, en périphérie**
- > **Mettre en place des systèmes de stationnement pour les courtes durées (1/2 heure gratuite)**
- > **Verbaliser plus fortement le stationnement illicite dans les centres**
- > **Réfléchir à un système de vignettes pour n'autoriser à certains endroits que le stationnement des résidents du quartier**
- > **Développer les zones bleues dans les petites communes**

Enjeu 4 > Les livraisons de marchandises

Actions possibles sur le transport et les livraisons de marchandises

Le transport et la livraison des marchandises sont indispensables à l'activité des commerces de centre-villes. Pourtant, on constate encore de nombreux conflits d'usage. La mise en place de places réservées n'a pas réglé le problème : «les emplacements réservés aux livraisons sont souvent utilisés

par les automobilistes». «Les poids lourds sont obligés de se garer ailleurs». Ainsi, souvent les véhicules de livraison bloquent les rues dans nos centres-villes.

- > **Veiller au respect des emplacements et des horaires de livraisons**
- > **Mettre en place des systèmes de livraison en dehors des centre-villes (plateformes logistique) avec des livraisons organisées par des petits véhicules**
- > **Améliorer la concertation (charte) entre les acteurs concernés (CCI, commerçants, transporteurs...)**