

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Transports Publics Phase 2 : Scénarios/études de solutions

ATELIER DU 7 JUIN 2006

Cette réunion était consacrée à la phase 2 du PDU d'AgglopoLe 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'AgglopoLe 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 en matière de Transports Publics.

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 TRANSPORTS PUBLICS

Enjeu 1 > L'offre de transports en commun (réseau d'agglomération)

Actions possibles sur la couverture de l'agglomération

A l'heure actuelle, les transports en commun ne constituent pas une réelle alternative à la voiture sur notre territoire : 66% des déplacements dans l'agglomération sont réalisés en voiture contre 4,5% pour les transports en commun.

L'enjeu est d'augmenter l'attractivité des transports en commun en agissant notamment sur la couverture du territoire, mais aussi les fréquences, la rapidité ou le confort, pour en faire «une alternative crédible à l'usage de la voiture et en répondant aux besoins des habitants.»

Ainsi, certaines communes sont mal, ou pas desservies comme, La Fare les Oliviers ou Saint Chamas. Les dessertes de proximité entre les villages ne sont pas toujours assurées, «notamment dans le nord de l'agglomération, faiblement urbanisé.»

De plus, les correspondances entre les différents réseaux de transports en commun sur le territoire sont parfois difficiles.

Un constat particulièrement d'actualité émerge : «face à la montée du prix du carburant, une offre compétitive de transports en commun pourrait constituer une alternative à la voiture sur notre territoire».

- > **Mettre en place des liaisons rapides Salon-Lançon-Berre**
- > **Mettre en place une ligne Salon-Rognac via la Fare et Velaux**
- > **Mettre en place une ligne St Chamas-Salon**
- > **Aménager des sites propres (protégés) dans les zones à fort trafic routier, permettant de rendre les transports en commun attractifs et de dissuader les usagers d'utiliser leur voiture**
- > **Aménager un pôle de correspondance au niveau de Berre et mettre en place un réseau en étoile autour de la commune**
- > **Aménager un pôle de correspondance à Mallemort au centre d'un système de transport à la demande vers les petites communes**
- > **Développer le transport à la demande pour les zones peu urbanisées**
- > **Améliorer la complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun et les Autorités Organisatrices des Transports**
- > **Étendre le réseau d'agglomération au delà des frontières de celle-ci de manière à éviter la rupture des liaisons entre territoires due aux limites institutionnelles**

Actions possibles sur les déplacements domicile-travail

Les déplacements domicile-travail sont des déplacements «pendulaires», c'est-à-dire des déplacements quotidiens sur le même trajet. Sur notre territoire, la majorité de ces déplacements sont réalisés en voiture. Ce sont pourtant ceux que l'on pourrait reporter en priorité sur les transports en commun, «avec une offre adaptée et au moins aussi compétitive en terme de durée».

«Une des caractéristiques du territoire est d'avoir des zones d'emplois concentrés et des zones d'habitats diffus». On dénombre sur le territoire d'Agglopoie Provence 30 zones d'activités génératrices d'emplois. Pourtant, «l'offre de transports en commun s'organise autour de liaisons entre les pôles d'habitat (centre-villes) et pas entre les pôles d'emploi». Dans ce cadre, les Plans de Déplacement Entreprise seront obligatoires pour les établissements publics et privés de plus de 250 salariés.

Le stationnement semble aussi être un levier pour reporter les déplacements en voiture vers les transports en commun : «Les voitures vont là où elles peuvent se garer».

- > **Structurer les lignes et les horaires des transports en commun d'agglomération en fonction des zones d'emplois et des flux de salariés**
- > **Favoriser les liaisons entre les zones d'habitat et les pôles d'emploi de l'agglomération**
- > **Améliorer la compétitivité des transports en commun (fréquence, régularité et tarification)**
- > **Créer des «abonnements travail» et inciter les employeurs à financer les abonnements en transports en commun**
- > **Favoriser le covoiturage**
- > **Accompagner les grandes entreprises à mettre en place des PDE**
- > **Inciter la mutualisation des entreprises (regroupement de type associatif par zone d'emploi) pour harmoniser les moyens de transport de leurs employés, en partenariat avec la CCI**
- > **Réduire le nombre de places de stationnement sur les lieux de travail**
- > **Limiter le stationnement dans le centre-ville de Salon (premier pôle d'emploi de l'agglomération) et créer des Parc Relais avec des navettes bus en périphérie**

Actions possibles sur la lisibilité des réseaux de transports en commun

Les Transports en Commun «apparaissent désunis, compliqués, inutilisables et illisibles». Ainsi, «on ne se rend pas compte de l'étendue des dessertes et donc des possibilités qu'offrent les transports en commun». Pourtant, «les réseaux ne sont pas concurrents mais complémentaires». L'enjeu est donc de développer et favoriser l'intermodalité : bus/bus, bus/car et bus/train.

- > **Mettre en place une livrée unique sur le réseau d'agglomération**
- > **Améliorer la lisibilité de la destination sur les bus**
- > **Afficher les plans des réseaux de transport en commun aux arrêts importants, avec les interconnexions possibles et les horaires**
- > **Coordonner et unifier la tarification entre les différents réseaux de transport en commun**
- > **Développer l'outil internet pour communiquer sur les TC, en s'appuyant sur les réseaux sociaux, les mairies, les espaces régionaux intercitoyens...**

- > **Mettre en place une centrale de mobilité répertoriant l'ensemble des offres de transports en commun urbaines, interurbaines et régionales)**
- > **Mener des actions de communication/information pour sensibiliser les jeunes à l'usage des transports en commun**

Actions possibles sur les partenariats

Pour répondre à certains services non pourvus par les transports en commun sur notre territoire, des partenariats pourraient être envisagés : «certaines lignes semblent mal adaptées et roulent parfois à vide». L'offre actuelle de TC ne répond pas aux besoins spécifiques des personnes handicapées. De plus, il peut y avoir redondance entre les lignes mises en place par les entreprises et celles des réseaux de bus.

- > **Partenariat et conventions avec les taxis pour les horaires non pourvus, les lieux non desservis et les besoins spécifiques, notamment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**
- > **Partenariats Département, Région et AOTU voisines sur le réseau ferré pour aider la mise en place de transport à la demande,**
- > **Soutenir les solutions alternatives à la voiture (subvention au titre du Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie)**
- > **Veiller à la complémentarité des offres entre tous les acteurs pour éviter la redondance et les coûts supplémentaires**
- > **Développer l'usage du vélo avec les partenaires (vélo station, prêt, location, stationnement sécurisé...)**
- > **Mutualiser les moyens si nécessaire au niveau intercommunal et les mettre à disposition des communes (Car, minicar, conducteur, ...)**

Enjeu 2 > L'accessibilité à tous des Transports en commun

Actions possibles sur les personnes non véhiculées

L'accessibilité à tous aux transports en commun est un enjeu social.

Aujourd'hui, « ne pas posséder une voiture dans l'agglomération, c'est une forme d'exclusion». Pour mémoire, 14% des ménages d'Agglopro Provence n'ont pas de voiture.

Certaines personnes n'ont pas le choix dans leurs modes de déplacements et leurs possibilités d'emploi s'en trouvent limitées. «Il faudrait ne pas être obligé d'avoir une voiture pour accéder à l'emploi dans l'agglomération».

- > **Améliorer les dessertes vers les zones d'emplois, notamment à partir des petites communes**
- > **Harmoniser la tarification sur les différents réseaux de TC (routiers et ferrés)**
- > **Proposer un transport à la demande pour les secteurs d'habitat sociaux, avec une participation symbolique**
- > **Inciter au covoiturage**
- > **Favoriser les systèmes d'auto partagée (TMS met à disposition 20 véhicules, avec obligation de covoiturage)**
- > **Mettre en place des tarifs préférentiels pour certains publics (seniors, chômeurs, jeunes, RMIstes...)**

Actions possibles sur les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les PMR sont insuffisamment pris en compte dans l'offre de transports en commun. «Les véhicules et les aménagements pour accéder aux arrêts ne sont pas adaptés». Pourtant, «il y a 7 à 9% de personnes handicapées sur le territoire et les PMR et PBS (Personnes aux Besoins Spécifiques) peuvent représenter jusqu'à 35% de la population».

Un impératif : «il faut également prendre en compte les personnes mal ou non-voyantes : à Paris, une personne mal ou non-voyante n'est pas une PMR mais est complètement autonome grâce aux aménagements mis en place.»

- > **Créer un parc de véhicules de transports en commun adapté aux PMR (bus avec plate-forme, bus à plancher bas...)**

- > Aménager les arrêts de bus accessibles aux PMR
- > Mettre en place des aménagements spécifiques pour les personnes mal ou non-voyantes (dans les bus et aux arrêts)
- > Développer le transport à la demande avec des véhicules adaptés
- > Essayer de mutualiser les transports spécifiques des PMR (centrale de réservation pour proposer de partager le voyage avec d'autres PMR)
- > Rendre les points de correspondance entièrement accessibles aux PMR : principaux arrêts, gares routières, gares ferroviaires...
- > Soutenir le réseau socio-associatif qui œuvre aux déplacements des personnes handicapées (CCAS, Association d'Aide à Domicile en Milieu Rural, Allo Senior 13, Maison du Handicap, CAIH...)

Enjeu 3 > Le réseau ferré et l'intermodalité

Actions possibles sur le réseau ferré

Le diagnostic a révélé l'importance du nombre de résidents des communes d'Agglopoie Provence qui travaillent à l'extérieur du périmètre communautaire (Pays d'Aix, Marignane, Marseille, Miramas...). Aujourd'hui les dessertes ferroviaires sont faibles sur l'agglomération et les déplacements en train sont largement minoritaires. «L'offre n'est pas suffisamment compétitive par rapport à la voiture, notamment vers Aix ou Marseille».

Des opportunités existent pour développer le réseau ferré. Une solution pourrait être éventuellement de «rouvrir au trafic de voyageurs des lignes dédiées au transport de marchandises», mais «c'est un processus long qui pose des problèmes d'espacement entre les lignes, de saturation du pôle de Marseille St Charles et de coûts d'aménagement.»

Ces aménagements sont à prévoir sur du long terme, en coordination avec le Conseil Régional et ses partenaires (Réseau Ferré Français et SNCF).

- > Renforcer la desserte vers Marseille (notamment pour les déplacements domicile-travail)
- > Étudier les potentialités d'ouverture d'une ligne «Marseille-Rognac-Aix» avec une halte ferroviaire à Velaux
- > Revaloriser la ligne Miramas-Salon-Cavaillon-Avignon et augmenter les dessertes
- > Etudier les potentialités d'ouverture de correspondances sur la ligne Marseille-Miramas-Arles
- > Créer des liaisons vers Istres/Fos
- > Renforcer les liaisons vers Arles
- > Assurer les correspondances des TER avec les départs TGV d'Avignon et de Marseille

Actions possibles sur l'intermodalité

Les réseaux bus et car et le réseau ferré doivent s'articuler pour permettre des liaisons efficaces entre Agglopoie Provence et les communautés voisines. «Les bus et les trains ne sont pas des offres concurrentes mais complémentaires». Leur complémentarité reste à accentuer. «Le manque de pôles d'échanges intermodaux se fait sentir».

Les solutions sont à envisager avec l'ensemble des acteurs : Communautés d'Agglomération, Conseil Régional, SNCF, RFF, transporteurs, Conseil Général, associations d'usagers...

- > Mettre en place une tarification et une billettique unifiée, comprenant les TER et les réseaux urbains et interurbains de l'aire métropolitaine
- > Favoriser les rabattements des lignes de bus et cars vers les gares SNCF
- > Aménager un pôle d'échanges intermodal à Salon
- > Améliorer les correspondances entre les réseaux urbains et interurbains (lignes départementales)
- > Aménager des parcs relais autour des pôles d'échanges et de correspondance
- > Mettre en place une tarification combinée Navettes/TGV et bus/TGV
- > Mieux desservir les gares TGV d'Aix et d'Avignon
- > Mieux desservir l'aéroport (pôle d'échanges des Aymards à Vitrolles)