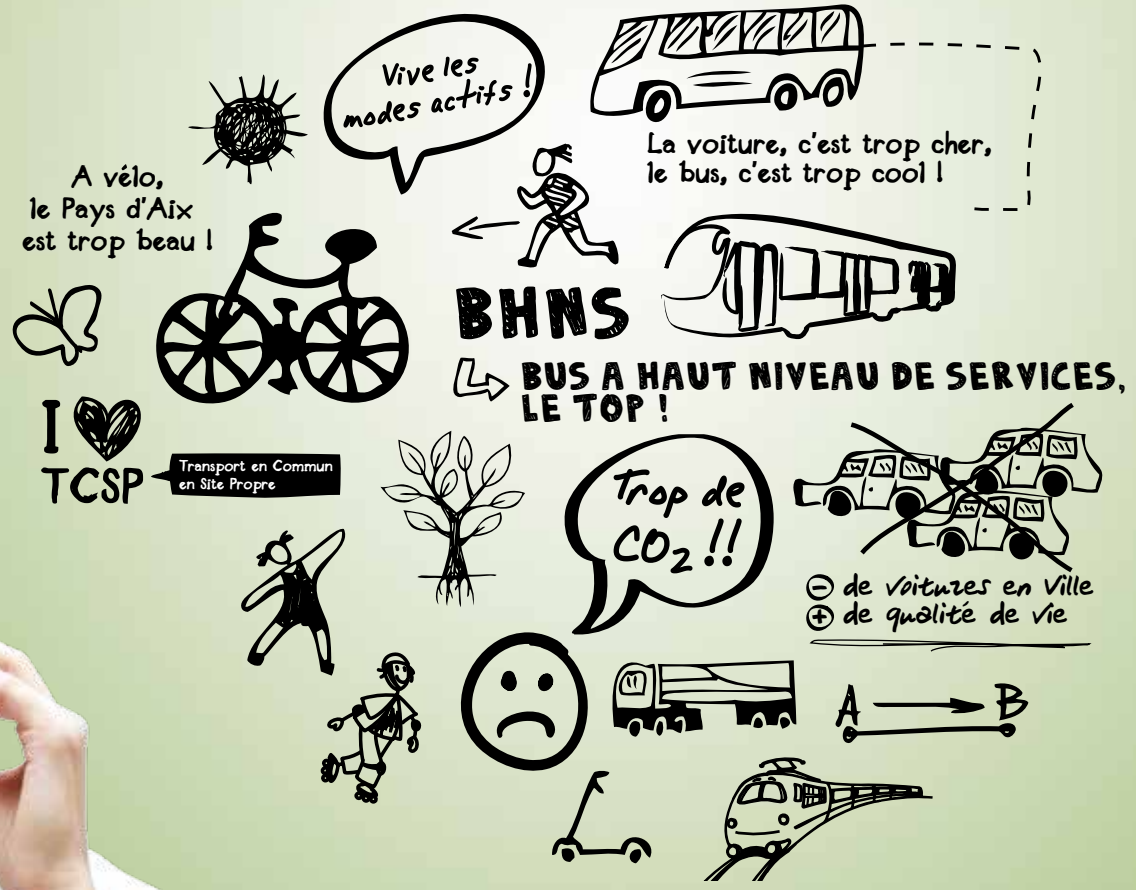
PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU PAYS D'AIX

Avril 2013

ET SI ON inventait L'ÉCOMOBILITÉ en Pays d'Aix ?



Synthèse des 25 actions projetées

communauté du PAYS D'AIX
www.agglo-paysdaix.fr

SOMMAIRE

Concertation
La concertation améliore les projets ! 3

Diagnostic
Agir sur nos déplacements, pour préserver notre cadre de vie 4

10 ans de transports
Une décennie d'innovations au service du Pays d'Aix 8

Objectif 1
Des transports collectifs toujours plus performants 10

Objectif 2
Une nouvelle offre de stationnement pour limiter l'usage de la voiture 14

Objectif 3
Plus de place pour les modes actifs (marche et vélo) 18

Objectif 4
Faire évoluer les comportements et les habitudes de déplacements 22

Evaluation environnementale
Faire baisser la pollution routière 24

Financement
La nécessité de « changer de braquet » 26

Démarche
Des déplacements au service du développement durable du Pays d'Aix 27

ET SI ON inventait L'ÉCOMOBILITÉ en Pays d'Aix ?

Aujourd'hui, les transports sont au cœur des débats sur la coopération métropolitaine… Aujourd'hui, la presse multiplie les articles sur la qualité de l'air et les menaces sur la santé… Aujourd'hui, chacun de nous, au quotidien, fait l'expérience du temps perdu dans les embouteillages… Une partie des réponses à ces questions se trouve dans le Plan de Déplacements Urbains que le Vice Président de la Communauté du Pays d'Aix délégué aux transports, Jean Chorro, pilote à ma demande.

Le Plan de Déplacements Urbains est une obligation légale, mais c'est surtout une opportunité. Il nous donne l'occasion de prendre l'initiative en choisissant, ensemble, une option claire : pour la population, les transports sont au service de l'environnement, de l'habitat, du développement économique, de la proximité, et ce, dans un contexte dépassant largement le Pays d'Aix.

« Il faut maintenant diminuer la place de la voiture en ville. »

Depuis dix ans, la Communauté du Pays d'Aix agit pour les transports publics : le budget a ainsi été multiplié par quatre depuis 2002. Mais il nous faut passer à la vitesse supérieure : Il ne suffit plus d'injecter des fonds publics pour augmenter l'offre de transports collectifs, même si cela reste nécessaire. Il faut une vision nouvelle et large de la ville et du grand territoire de demain. Et il faut que les comportements évoluent.
Pour que nos efforts passés et à venir trouvent leur pleine efficacité, il faut maintenant diminuer la place de la voiture en ville. Il va falloir réfléchir ensemble sur les enjeux de déplacements en déclinant un système respectueux de l'environnement et adapté aux choix des citoyens.

Cette orientation est un vrai défi, et ne sera pas peut être pas facile, mais vous connaissez ma combativité surtout quand il s'agit de la santé et du bien être des habitants du Pays d'Aix.

Avec le Plan de Déplacements Urbains du Pays d'Aix, nous pouvons répondre aux questions difficiles qui nous sont posées : Comment favoriser l'attractivité économique et se déplacer rapidement en toute sécurité ? Comment transmettre à nos enfants un Pays d'Aix préservé de la pollution ?
Au final, la nouvelle mobilité que nous inventerons, l'écomobilité en Pays d'Aix, déterminera de façon capitale la qualité de vie des générations futures.

Maryse JOISSAINS-MASINI
Maire d'Aix-en-Provence
Président de la CPA

La concertation améliore les projets !

Les actions du Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 vont prolonger le travail des années précédentes : la Communauté de Pays d'Aix a en effet mis en place tout un réseau de bus, de minibus et de cars, qui relie Aix et toutes les communes. Elle a de plus créé de nombreuses places de parking à la périphérie des centres-villes et à proximité des villages.

Mais si la fréquentation des transports publics est passée de 8 à 23 millions de passagers par an, le trafic automobile n'a pas baissé pour autant, et la pollution non plus. Les actions pour l'avenir doivent être plus ambitieuses.

Pour les 10 prochaines années, il faut tout à la fois poursuivre la rénovation du chemin de fer, extraire les bus -et aussi les cars- des embouteillages, orienter les automobilistes vers les parcs relais et les parcs de persuasion, et encourager la marche à pied et le vélo. Voilà tous les ingrédients de l'écomobilité qui doit être mise en oeuvre.

Les 25 actions du PDU intègrent des projets en cours : le nouveau parc-relais Malacrida, le triplement du parc-relais Krypton, la gare routière d'Aix, le pôle d'échanges à Pertuis, le bus à haut niveau de service à Aix, Vitrolles et aux Pennes-Mirabeau… Et elles projettent des innovations : 75 km de voies réservées au transport public, 120 zones à vitesse limitée pour favoriser la marche à pied et le vélo, ou encore une communication dynamique, personnalisée, et collaborative.

Il faut maintenant débattre de cet avenir. La concertation, prévue par la loi, est déterminante : la discussion améliore les projets, que ce soit au niveau global ou au plus près du terrain, dans les quartiers et dans les villages.

Une telle ambition demande sans doute du temps, de l'énergie et des financements, mais, la Communauté du Pays d'Aix s'engage à inventer, à la hauteur des questions que pose la vie moderne, une nouvelle écomobilité.

Jean CHORRO
1er Adjoint au Maire d'Aix-en-Provence
Vice Président de la CPA Délégué aux Transports

Une intense concertation avec tous les acteurs du Pays d'Aix

Pour élaborer le PDU, les élus de la Communauté du Pays d'Aix ont fait appel à de nombreux experts, spécialisés dans le transport, mais aussi l'urbanisme ou l'environnement. Le diagnostic s'appuie sur les données de l'enquête ménages déplacements réalisée en 2009. De plus, une intense concertation est mise en œuvre avec les acteurs politiques et techniques des 34 communes du Pays d'Aix, les partenaires institutionnels, les agglomérations voisines et également avec les représentants de la vie économique, socioprofessionnelle et associative issus de l'ensemble du territoire. Désormais c'est à l'ensemble des habitants du Pays d'Aix de se prononcer sur le projet de PDU !

Près de 300 acteurs du territoire consultés, avec plus de 50 réunions de travail !

Agir sur nos déplacements, pour préserver notre cadre de vie

Le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains dresse un constat sans concessions : chaque jour, 1.5 millions de déplacements sont réalisés dans le Pays d'Aix, dont 65% en voiture ! Il devient urgent d'agir et de trouver d'autres solutions plus... écomobiles !

Le fléau des embouteillages

L'enquête ménages déplacements de 2009, menée sur un territoire qui dépasse largement le Pays d'Aix, révèle une inversion des tendances quant aux pratiques et modes de déplacements. En effet, la mobilité en nombre de déplacements quotidiens par habitant a légèrement reculé sur le territoire, passant de 4 à 3,9 déplacements quotidiens tous modes par habitant. Cependant, cette nouvelle tendance demande à être fortement poursuivie.

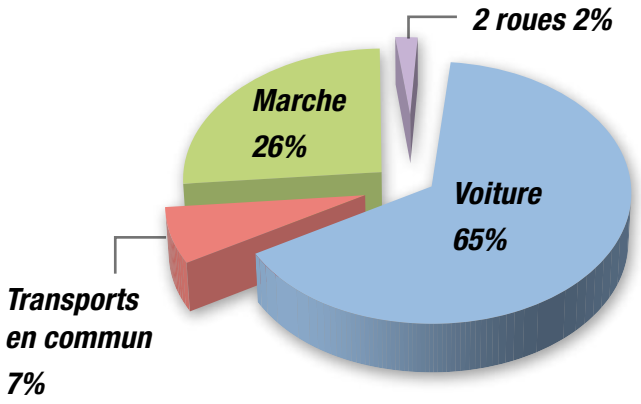
Une saturation marquée du réseau routier

Le territoire communautaire est traversé par de grandes infrastructures routières et autoroutières, avec des trafics importants notamment aux heures de pointe. Ces difficultés se concentrent sur les rocades aixoises où l'on enregistre plus de 110 000 véhicules/jour et des remontées aux heures de pointe qui s'étirent du Val Saint André jusqu'aux Milles sur la RD9. D'ailleurs, les secteurs les plus exposés aux embouteillages se situent à proximité des principales zones d'emplois du Pays d'Aix.

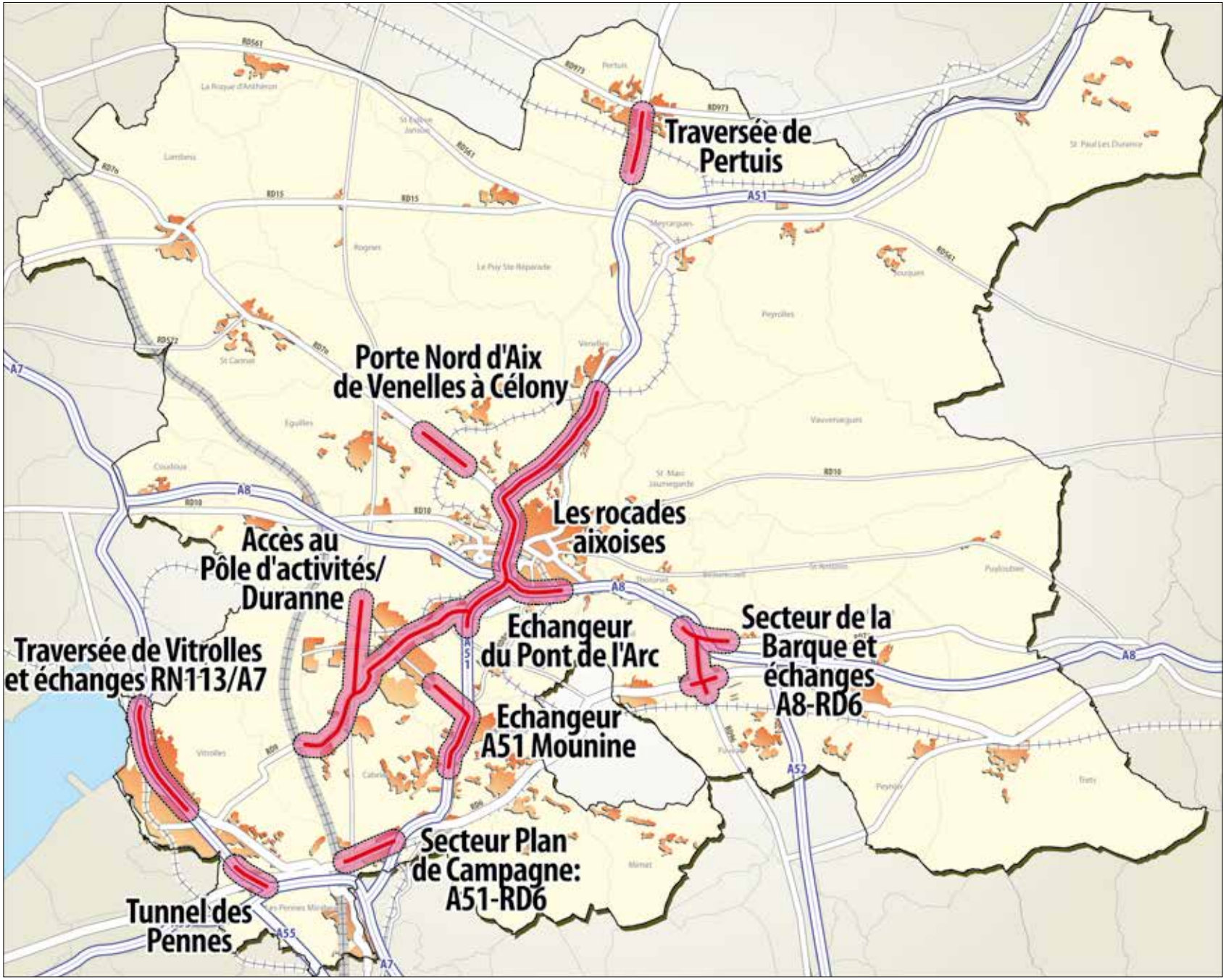
Lien de cause à effet, sur notre territoire, comme à l'échelle régionale, après une forte décrue, le nombre des accidents corporels et celui des tués est reparti à la hausse en 2009, notamment sur Aix-en-Provence, Vitrolles et Trets.

757 accidents corporels et 38 morts en 2011 sur les routes.

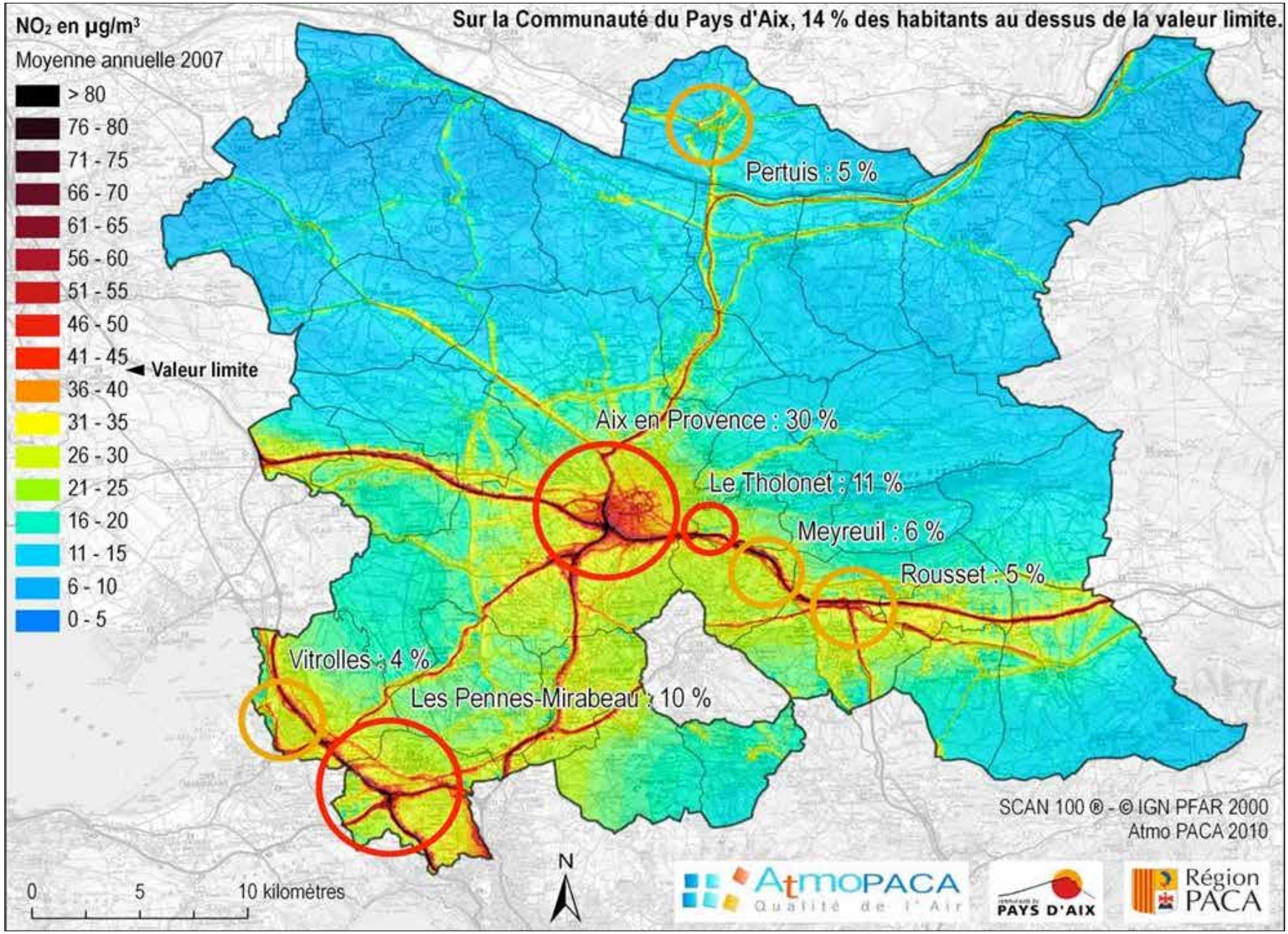
Comment se déplacent les habitants du Pays d'Aix ?



Les zones de congestion sur le réseau routier du Pays d'Aix



Exposition de la population de la CPA au dioxyde d'azote (NO_2)



Un territoire exceptionnel à préserver

Les risques, en termes de santé et d'espérance de vie, générés par les pollutions automobiles sont avérés : Les secteurs les plus touchés se concentrent autour des axes autoroutiers. Près de 20% de la population de la CPA est exposée à des seuils de polluants au-dessus des valeurs limites .

Le PDU s'insère dans un dispositif de réflexions et mesures de protection du territoire. La Charte vers un développement durable, le Plan Climat Energie Territorial et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement proposent des actions et fixent une série d'orientations qui sont prises en compte dans le PDU.

Une nécessité : trouver des alternatives à la voiture

Dans l'hypothèse d'un usage constant de la voiture, l'augmentation du nombre de déplacements induite par le seul accroissement démographique imposerait, pour éviter une thrombose totale, une multiplication des infrastructures routières consommatrices d'espace, génératrices de nuisances en milieu urbain, favorisant l'étalement urbain et d'un coût que la collectivité est en incapacité d'assumer.

Amélioration de la qualité de l'air, lutte contre le bruit routier et l'insécurité et, plus récemment, préservation contre un risque de fracture sociale issu du renchérissement du coût des transports individuels, impliquent la mise en place de politiques privilégiant les transports en commun et modes actifs aux dépends de la voiture.

Cibler les déplacements les plus nuisants

Il ne s'agit pas d'écarter radicalement l'automobile de notre mode de vie mais de cibler les déplacements les plus porteurs de nuisances, grevant le budget des ménages et où la part modale des transports en commun est la plus faible : les relations domicile-travail des résidants des zones périurbaines. Ce sont en effet les déplacements les plus longs, où la part d'usage des véhicules individuels est la plus forte et le taux de covoiturage le plus faible.

Par ailleurs, les déplacements de proximité doivent également évoluer quand on sait que la moitié des trajets de moins de 3 km sont effectués en voiture.

Trouver d'autres manières de se déplacer

Les risques de la pollution automobile sont avérés

C'est pour répondre à ce diagnostic qu'ont été définis les quatre objectifs du PDU 2013-2023.

Une décennie d'innovations au service du Pays d'Aix

Lignes de cars et de bus, navettes rapides vers les pôles d'emploi, Accessibus pour les personnes handicapées, Pass Provence, pôles d'échanges, parcs relais et parcs de persuasion… depuis 2002, la Communauté du Pays d'Aix a multiplié des solutions alternatives à la voiture solo. Ces nombreux projets sont le socle du PDU.

Les diablines électriques sont une innovation remarquée

Des transports publics de plus en plus utilisés dans le Pays d'Aix

Depuis 2002, les transports en commun n'ont cessé d'attirer de nouveaux usagers. En 2012, 23 millions de voyages ont ainsi été réalisés sur les réseaux de la Communauté du Pays d'Aix. Cela représente 7% de l'ensemble des déplacements sur le territoire.

Créé en 2002, le réseau de lignes intercommunales relie désormais les 34 communes du Pays d'Aix, avec des lignes tournées sur Aix-en-Provence. Année après année, le service et l'offre se sont développés. Et la clientèle est au rendez-vous…

La récente création de lignes directes vers le pôle d'activités d'Aix traduit la volonté d'adapter l'offre de transport aux besoins des actifs, en évitant le transit dans Aix-en-Provence.

Le réseau Aix en Bus est géré pour la CPA dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP). Le réseau est en amélioration permanente. Il dessert tous les quartiers d'Aix-en-Provence, mais aussi Saint-Marc Jaumegarde, Le Tholonet, et depuis septembre 2013 Venelles et Eguilles. Depuis 2012, il a fait l'objet d'une restructuration des lignes et horaires : plus de bus, plus tôt le matin et plus tard le soir.

10 fois plus de voyageurs dans les cars du Pays d'Aix depuis 2003

Se déplacer en toute liberté

Par ailleurs, pour renforcer les atouts des transports publics vis à vis de la voiture, les tarifs ont été baissés. Scolaires, étudiants, personnes âgées ou à mobilité réduite, salariés... en Pays d'Aix, tout le monde peut se déplacer à moindre coût !

Depuis 2002, la CPA a aussi sensiblement renforcé les lignes de transports scolaires. Actuellement, on recense 700 circuits scolaires assurés par 300 autocars qui couvrent environ 2 000 points d'arrêts. L'ensemble des 54 établissements publics et privés du Pays d'Aix sont desservis. Plus de 20 000 scolaires sont ainsi transportés quotidiennement

Billet unité à 1 €, un des tarifs les plus bas de France

L'essor des pôles de correspondance

Les pôles d'échanges favorisent l'intermodalité et les correspondances entre les réseaux communautaires, départementaux et régional. Ils regroupent sur un même lieu, train, car, bus, 2 roues et parking. Avec le doublement de la ligne ferrée Aix-Marseille, ces équipements traduisent la volonté de rattrapage de l'offre ferroviaire sur notre territoire. Le premier pôle d'échanges a été aménagé à la gare de Pertuis en 2004, puis deux autres sur l'emplacement stratégique de Vitrolles Aéroport en 2008 et à la gare de Simiane Collongue en 2009. D'autres sont déjà en chantier ou se préparent : Plan d'Aillane sur le pôle d'activités, la gare routière d'Aix centre, le Krypton ou encore l'extension du pôle d'échanges de Pertuis.

601 places de pôles d'échanges créées depuis 2002.

Couloirs bus : la clé du succès

Les couloirs bus permettent de séparer les transports en commun de la circulation automobile. Ils garantissent la régularité et les temps de trajet aux usagers des transports en commun, les bus n'étant plus « englués » dans les bouchons. Sur Aix, à l'image du Tour de Ville, ou des avenues Solari et Brossolette, de nombreux projets sont encore prévus, notamment pour un projet de Bus à Haut Niveau de Service.

Parcs relais d'Aix : l'accès malin au centre-ville

Depuis 2003, la CPA a développé des parcs relais (P+R) de stationnement en périphérie d'Aix-en-Provence. Surveillés et desservis par une navette dédiée, ils permettent d'accéder au centre-ville en laissant son véhicule aux portes de la ville. Pour un prix attractif (2 €/journée ou 25 €/mois, ou 250 €/an), tous les occupants du véhicule ont droit au transport gratuit pour toute la journée (allers et retours). Les étudiants ont droit au demi-tartif et les covoitureurs ne paient rien ! Sur Aix, il existe déjà 3 parcs relais : le Krypton au sud ouvert en 2003 qui propose 300 places et sera prochainement réaménagé, les Hauts de Brunet au nord, ouvert en 2007 avec 360 places, et Route des Alpes au nord est, ouvert en 2010 avec 200 places. Ils sont tous desservis par des navettes fréquentes.

860 places de parcs-relais créées depuis 2002.

Parcs de persuasion : l'accès facile aux cœurs des communes

La CPA construit également des parcs de persuasion. Ils proposent un accès facile aux cœurs des communes. Ces parcs gratuits sont localisés à proximité des centres-villes, ce qui permet de les rejoindre à pied en moins de 10 minutes.
Depuis le premier aménagé à Rognes en 2004, 18 parcs de persuasion, soit un total de 1462 places gratuites ont été créés sur l'ensemble du Pays d'Aix.

18 parcs de persuasion pour 1462 places créées depuis 2002.

Les parcs relais, une solution pour se garer malin

C'est sur la base de ces premières actions qu'ont été définis les quatre objectifs du PDU 2013-2023.

OBJECTIF 1

Des transports collectifs toujours plus performants

► Vers un réseau de couloirs réservés

Premier objectif du PDU, l'offre de transports en commun doit devenir plus performante pour être plus compétitive face à la voiture.

Poursuivre le renouveau des transports collectifs

De grands axes métropolitains à renforcer

Chaque jour 100 000 personnes entrent ou sortent du Pays d'Aix pour aller travailler : c'est l'échelle métropolitaine. Dès lors, il est indispensable de poursuivre le développement du réseau ferré (action 1), notamment sur trois relations : Aix-Marseille, Marseille-Vitrolles et Aix-Manosque. Même si la compétence est régionale, la CPA est appelée à intervenir comme cofinanceur d'un renforcement des infrastructures.

Après une première vague de travaux destinée à rouvrir au voyageurs la liaison Aix-Pertuis et à augmenter le nombre de trains entre Marseille et Aix, tout en réaménageant les gares de Pertuis, Simiane et Aix, une seconde phase va permettre d'augmenter encore les fréquences et d'ouvrir de nouvelles haltes à Luynes, La Calade et Venelles. La réouverture de la vois ferrée reliant Aix à Rognac permettra les trajets en train entre Aix, le pôle d'activité des Milles, l'Aéroport et Vitrolles. Une liaison entre la halte ferrée de Vitrolles Aéroport et la zone d'activité du plateau des Estroublans qui la domine sera aménagée. Ce site remarquable sera le grand pôle d'échanges de l'ouest du Pays d'Aix, et au delà, pour le grand territoire de coopération métropolitaine. En complément de cette offre ferroviaire renforcée, le réseau de car de niveau métropolitain doit voir sa capacité et sa performance sensiblement augmentées par la création de sites propres sur autoroute, prioritairement pour les liaisons Aix-Marseille et Vitrolles-Marseille. Sur ces 2 axes, des aménagements doivent en effet être réalisés pour offrir des voies réservées à la circulation des transports en commun. De plus, les liaisons par car seront créées ou renforcées avec les territoires voisins : Le pays Salonais, l'étang de Berre, le Pays d'Aubagne, le Var, le Vaucluse et les Alpes...

Le haut niveau de service pour les grandes lignes communautaires

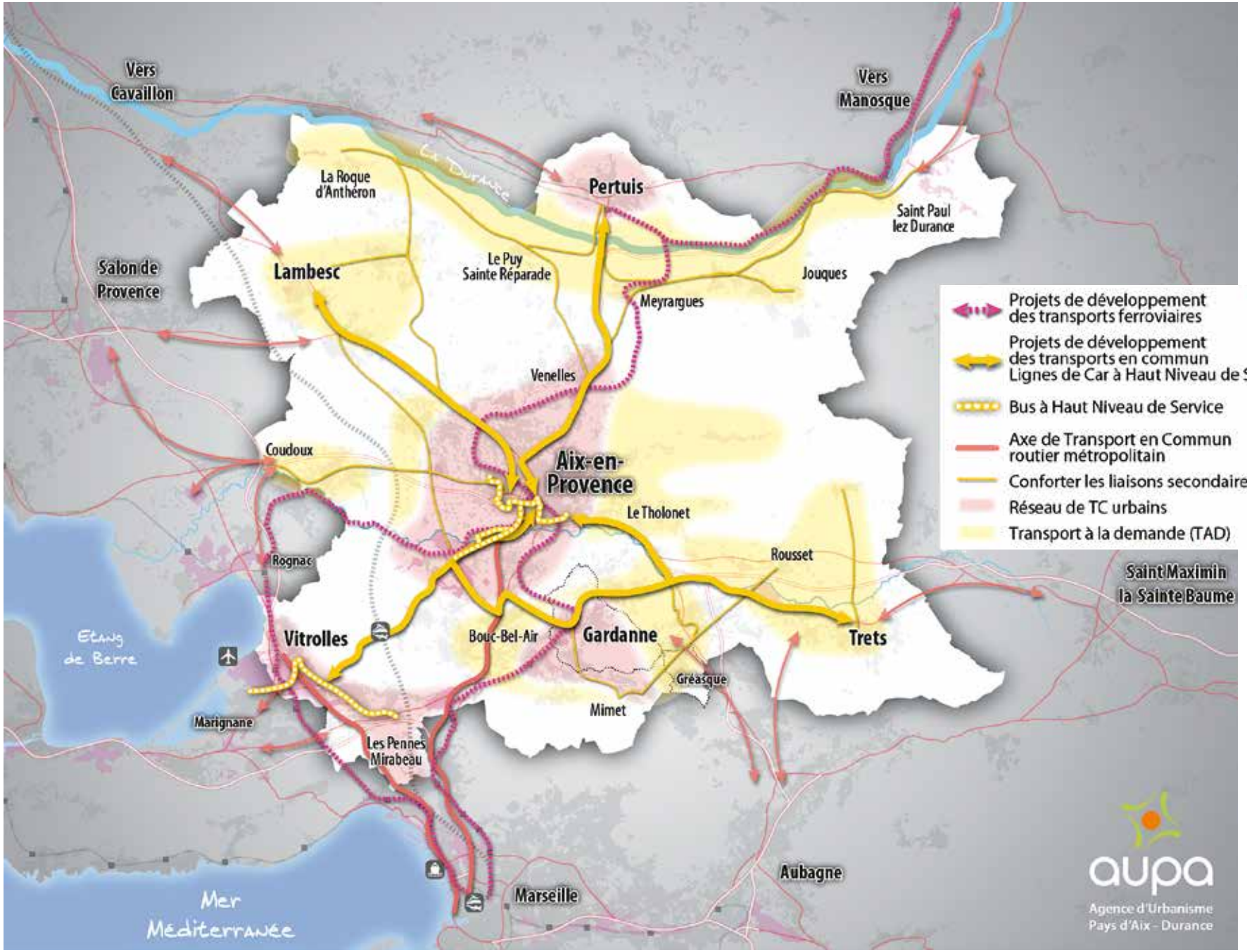
Le deuxième niveau de desserte en transports en commun se situe dans les liaisons internes entre les communes du Pays d'Aix. La Communauté entend développer une nouvelle offre de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) (action 2). Ces lignes à hautes fréquences de passages bénéficieront de couloirs réservés pour éviter les embouteillages aux entrées de ville ou aux entrées de zones d'activités.

Quatre nouvelles lignes rejoindront Aix au départ des quatre communes de plus de 10 000 habitants : Vitrolles, Pertuis, Trets, Lambesc. Cela implique la mise en place de sites propres sur les pénétrantes d'Aix, leur articulation avec l'ensemble des lignes communautaires et avec les parcs relais en périphérie.

Une cinquième ligne permettra de relier directement Trets aux Milles et à Vitrolles, en desservant tous les plus grands pôles économiques du Pays d'Aix, la gare TGV et l'Aéroport.

Autour de ces 5 axes forts, une réorganisation (action 3) des lignes communautaires actuelles sera nécessaire pour mieux répartir les moyens. Des lignes intercommunales secondaires, orientées vers les pôles urbains de moindre importance, assureront soit le rabattement sur des axes cadencés de CHNS, soit la liaison directe sur Aix-en-Provence. C'est dans ce cadre que sont intégrées les lignes de transports scolaires, parfois ouvertes à tout public.

Le schéma de transports collectifs du Pays d'Aix à dix ans s'appuie sur le développement de voies réservées



Des réseaux urbains à protéger

Dans Aix-en-Provence, Vitrolles et les Pennes-Mirabeau, un nouveau type de véhicule sera déployé : le bus à Haut Niveau de Service (action 4) allie les qualités d'un bus de dernière génération, avec les avantages et la fréquence du tramway. Des sites propres, ou voies réservées, lui permettront d'éviter les embouteillages, et donc, de garantir des trajets rapides et fiables.

A Aix-en-Provence, une première ligne reliera la Gare routière au pôle d'échanges de Plan d'Aillane pour améliorer la desserte du pôle d'activités des Milles en attendant la réouverture de la voie ferrée. Une seconde ligne reliera le Jas de Bouffan au Val Saint-André, en desservant Encagnane, le centre-ville, le complexe gare routière/ gare ferroviaire et le quartier des Facultés.

L'offre de services sur les réseaux urbains sera encore améliorée, et concernera également Gardanne qui doit intégrer la CPA en 2014. Le développement du réseau Aix en Bus sera notamment poursuivi sur le vaste secteur Luynes-Les Milles-Duranne-Arbois.

Ces réseaux urbains seront également complétés dans les secteurs les plus encombrés par des voies réservées pour permettre à tous les bus de circuler rapidement.

Améliorer les déplacements des personnes à mobilité réduite

Les transports scolaires ont été développés par la CPA

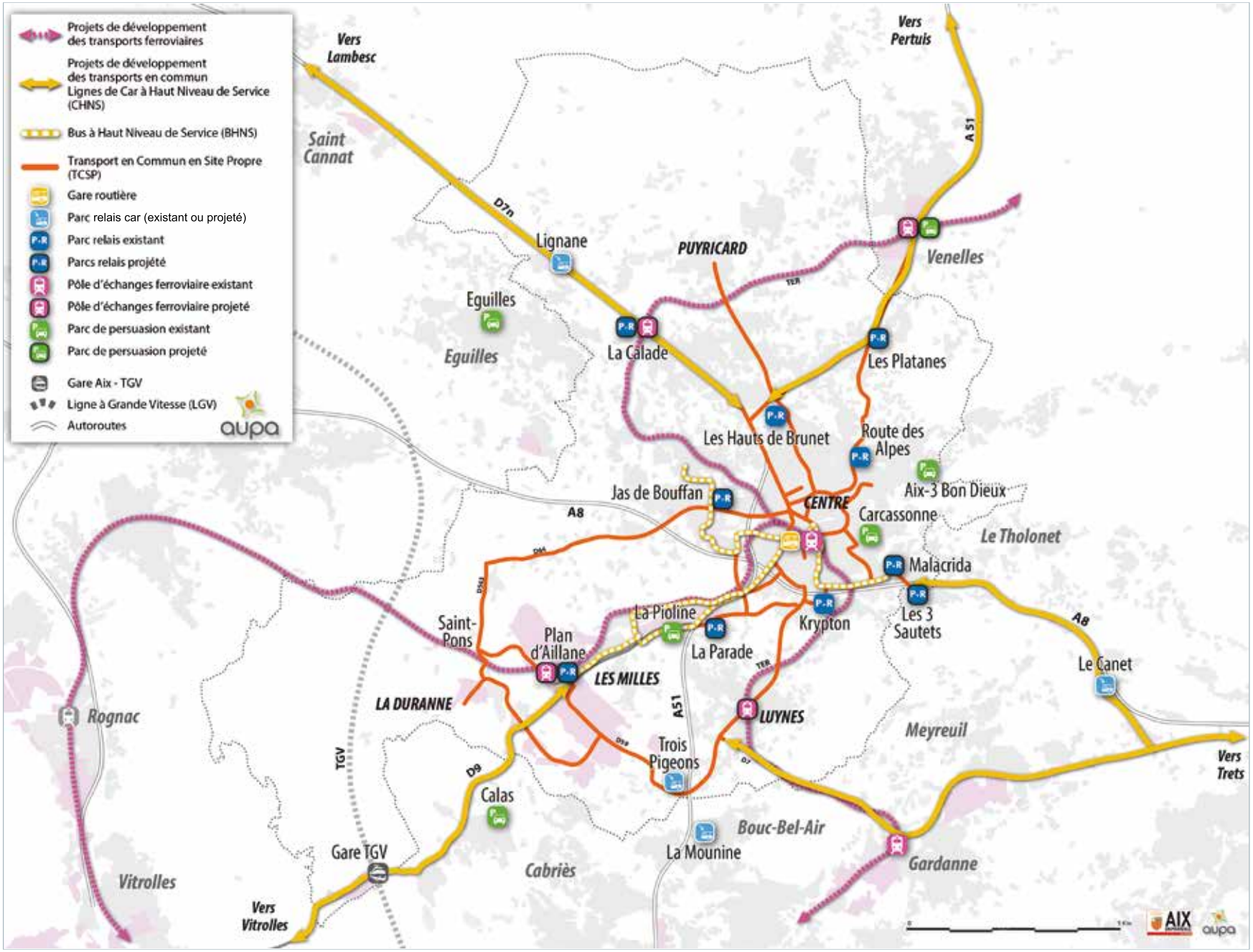
Des services de proximité dans les villages et les quartiers

Le quatrième niveau de desserte propose qu'un habitant d'une petite commune ou d'un quartier éloigné du centre puisse faire appel à du transport à la demande pour se rabattre sur les réseaux urbains et interurbain. De même le service Accessibus pour les personnes handicapées sera étendu à l'ensemble des communes (action 6). Cependant, il est clair que le bus –ou même le minibus- ne peut aller partout. C'est à pied, à vélo ou en covoiturage que l'on rejoint le réseau, quand on habite loin du village.

Intermodalité : des points de correspondance à développer

Les points d'articulation entre tous les niveaux de desserte sont indispensables pour l'organisation et la performance des transports en commun, avec des correspondances facilitées entre les réseaux. Il s'agit des pôles multimodaux, gares, haltes ferroviaires, parcs de rabattement et parcs relais qui doivent être soit renforcés pour une meilleure accessibilité de tous les modes de déplacements, soit créés aux endroits stratégiques du réseau futur. Ils facilitent le passage entre tous les modes de transport (train, cars, bus, voiture, vélo…). Dans tous les points de correspondance, un pass universel permettra de passer simplement d'un réseau de transports en commun à l'autre. Progressivement tous les services de mobilités y seront associés : y compris le stationnement pour sa voiture ou son vélo (action 5).

Au cœur du territoire, où convergent plusieurs réseaux, la Ville d'Aix-en-Provence sera protégée par une ceinture de parcs relais, connectés aux bus à haut niveau de service et aux autobus classiques, à qui la priorité sera donnée dans les secteurs les plus encombrés.



OBJECTIF 2

Une nouvelle offre de stationnement pour limiter l'usage de la voiture

► Vers un nouveau partage de la voirie

Le stationnement est le levier de l'écomobilité.

Le deuxième objectif du PDU a pour ambition de placer la question du stationnement au centre des politiques de déplacements et d'aménagement. Associé à un nouveau partage de la voirie, c'est le levier pour permettre de limiter l'usage de la voiture individuelle.

Une voiture passe environ 10 % de son temps en circulation et 90 % immobile, c'est-à-dire stationnée. Une voiture va partout où elle peut aller, donc stationner. Une voiture qui ne dispose pas du stationnement à la destination de son déplacement, perd toute pertinence dans une offre diversifiée de déplacements. On comprend donc aisément que le stationnement constitue le levier d'action le plus puissant sur l'usage de la voiture. Six actions sont proposées par le PDU pour évoluer vers un autre usage de l'automobile et proposer une nouvelle organisation du stationnement.

Des parcs relais pour accéder aux bus ou cars

Situés en périphérie, les parcs relais, sécurisés et gardiennés, permettent de rejoindre le centre-ville d'Aix-en-Provence au moyen de navettes fréquentes et gratuites.

Il existe aujourd'hui trois parkings relais à Aix qui connaissent un grand succès : Krypton, Hauts de Brunet et Route des Alpes. Il est prévu de tripler la capacité du Krypton et d'en construire cinq nouveaux, connectés à des couloirs bus, de manière à créer une ceinture complète de parc relais autour d'Aix (action 7). Les personnes qui travaillent dans Aix ou s'y rendent pour plusieurs heures auront la possibilité d'utiliser ces nouveaux parcs relais. Alors que les résidents du centre bénéficieront d'une offre plus importante dans les parkings souterrains. S'il baisse dans les rues du centre ville, le nombre de places de stationnement augmentera en fait de manière globale. En dehors de la Ville d'Aix, de nombreux autres parcs relais, pour garer sa voiture et prendre le car – ou poursuivre son trajet en covoiturage - seront développés dans l'ensemble du Pays d'Aix.

Multiplier les parcs-relais sur les axes de transports en commun

Les parcs de persuasion libèrent les cœurs de village du stationnement envahissant

Des parkings de persuasion pour désencombrer les cœurs de communes

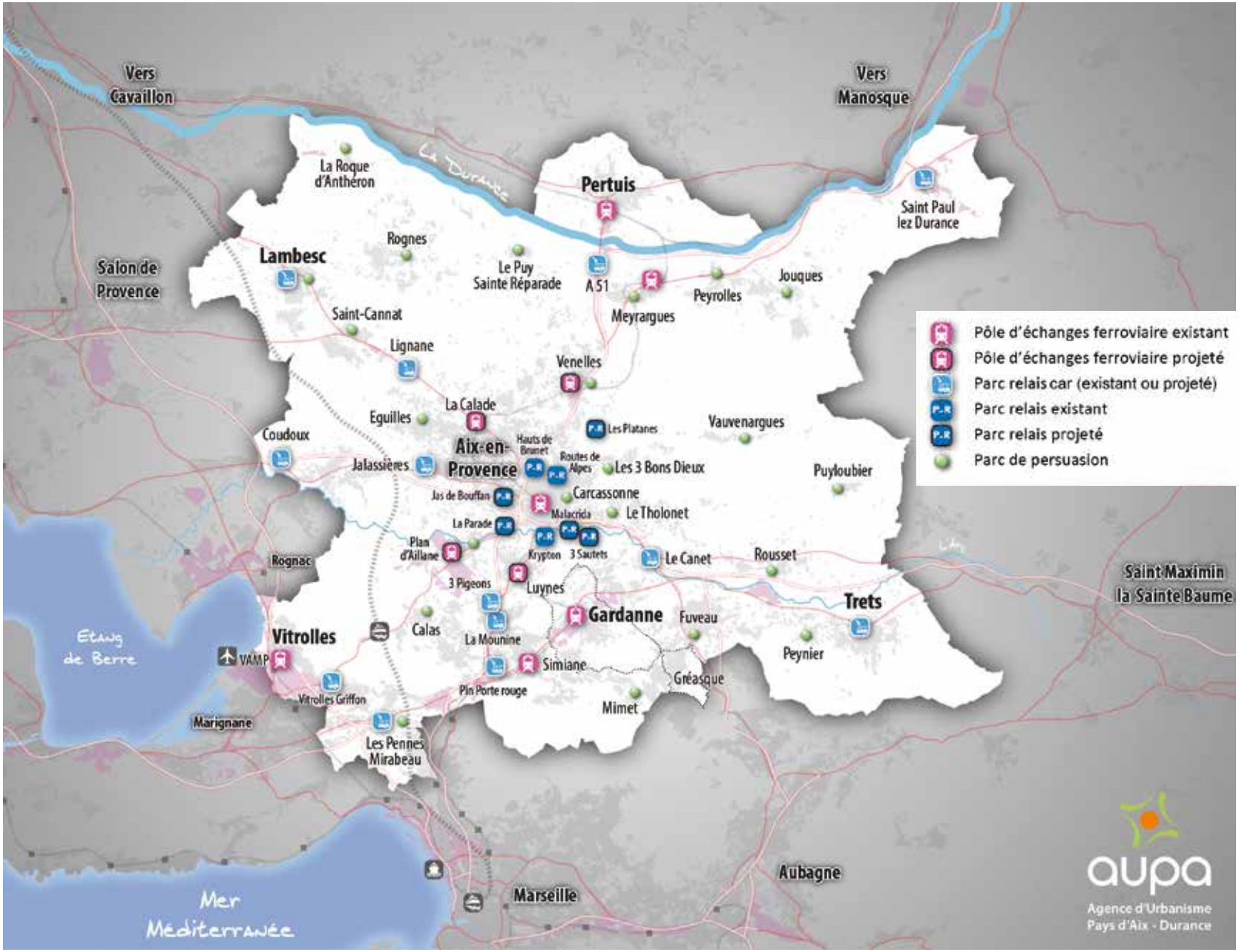
Situés aux abords des centres des villes et villages, les parcs de persuasion. Ils sont destinés à inciter l'automobiliste à finir son trajet à pied plutôt que de perdre du temps à chercher à se garer dans les centres des villes et villages. Leur développement contribue à libérer les rues, les places et les trottoirs d'une présence excessive de la voiture et, ainsi, de récupérer de l'espace public pour apaiser la ville et pouvoir marcher ou circuler à vélo.

La CPA a déjà construit 18 parkings de ce type pour soutenir les projets communaux qui offrent une meilleure qualité de vie aux habitants et visiteurs.

Six autres parkings de persuasion sont en projet et l'ensemble des communes du Pays d'Aix doit pouvoir disposer demain de tels parkings, pour offrir un cadre de vie convivial, pacifié et sécurisé.

OBJECTIF 2

Developper le stationnement en périphérie, le limiter dans les centres



Favoriser le stationnement des résidents

A Aix-en-Provence, un nouvel usage des parkings souterrains sera envisagé (action 8) : une tarification plus cohérente les orientera principalement vers le stationnement résidentiel mais également vers du stationnement visiteur de courte durée. Cela s'accompagnera d'une réduction du stationnement sur voirie et d'un report du stationnement des actifs et des visiteurs longue durée dans les parkings relais périphériques. Aux entrées de la ville, des panneaux indiqueront les différents tarifs des parkings, comme dans les aéroports.

Courte ou longue durée, le stationnement doit être différencié

Des zones de bonne desserte en transports en commun

De nouvelles normes de stationnement dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes (action 9) auront pour objectif de diminuer le nombre de places de stationnement obligatoires pour les constructions de locaux de bureaux dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. A long terme, en fonction de la quantité et de la qualité de l'offre en transports en commun, c'est une manière d'évoluer vers l'écomobilité.

Concilier environnement et automobile

Le PDU ne propose pas de créer de nouvelles voiries, sauf quand un aménagement contribue à apaiser un village ou un quartier et à donner plus de places aux bus, cars, vélo ou piétons (action 10). En effet, l'expérience a montré que toute création de voie nouvelles attire de nouvelles voitures et ne réduit pas les embouteillages. Le PDU propose par ailleurs un plan de modération des vitesses, pour renforcer la sécurité routière et réduire les émissions de pollutions dues à l'automobile.

Dans la ville d'Aix-en-Provence, une plateforme logistique sera aménagée pour que les poids lourds transfèrent leurs colis sur de plus petits véhicules et n'encombrent pas les rues étroites (action 11).

De même, les véhicules électriques seront favorisés, par des primes à l'achat, des facilités de stationnement et le déploiement de bornes publiques de recharge (action 12).

Enfin, le covoiturage fait partie des nouvelles manières d'utiliser l'automobile : en plus d'être pratique, le covoiturage permet des gains importants sur son budget transport en le réduisant par 2 ou par 3. Par de nouveaux espaces, de nouvelles méthodes de mise en relation, il s'agit désormais de passer à un covoiturage de grande échelle (action 13).

Le covoiturage est appelé à changer d'échelle

OBJECTIF 3

Plus de place pour les modes actifs (marche et vélo)

► Vers des espaces apaisés

Faire respirer les places et les rues

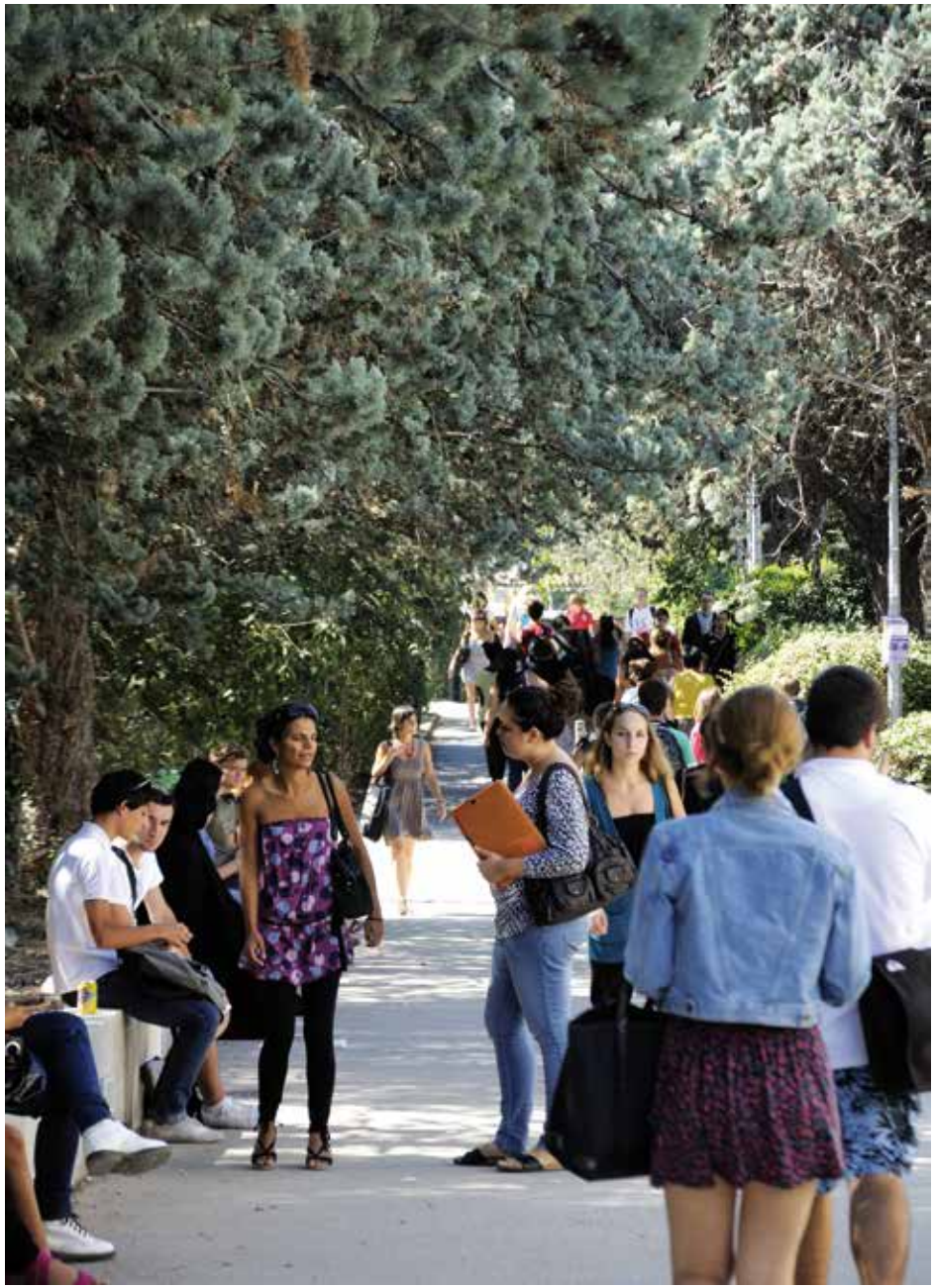
Le troisième objectif du PDU vise à développer l'usage du vélo et de la marche pour apaiser la ville, la rendre plus belle, plus saine, plus accessible et plus sûre. Pour améliorer notre cadre de vie, il est essentiel de soutenir fortement les modes actifs - gratuits, non polluants et bons pour la santé - et tout particulièrement le vélo sur les courtes distances.

Le plaisir de marcher à retrouver

Aujourd'hui, la marche à pied permet d'assurer 26% des déplacements ; c'est une part importante, mais elle a tendance à reculer, mis à part dans Aix-en-Provence. Le PDU définit les actions pour la promotion de la marche.

Avant d'être automobilistes, nous sommes avant tout des piétons. Améliorer le confort de la marche dans nos communes touche donc toutes les générations, et les personnes à mobilité réduite en particulier.

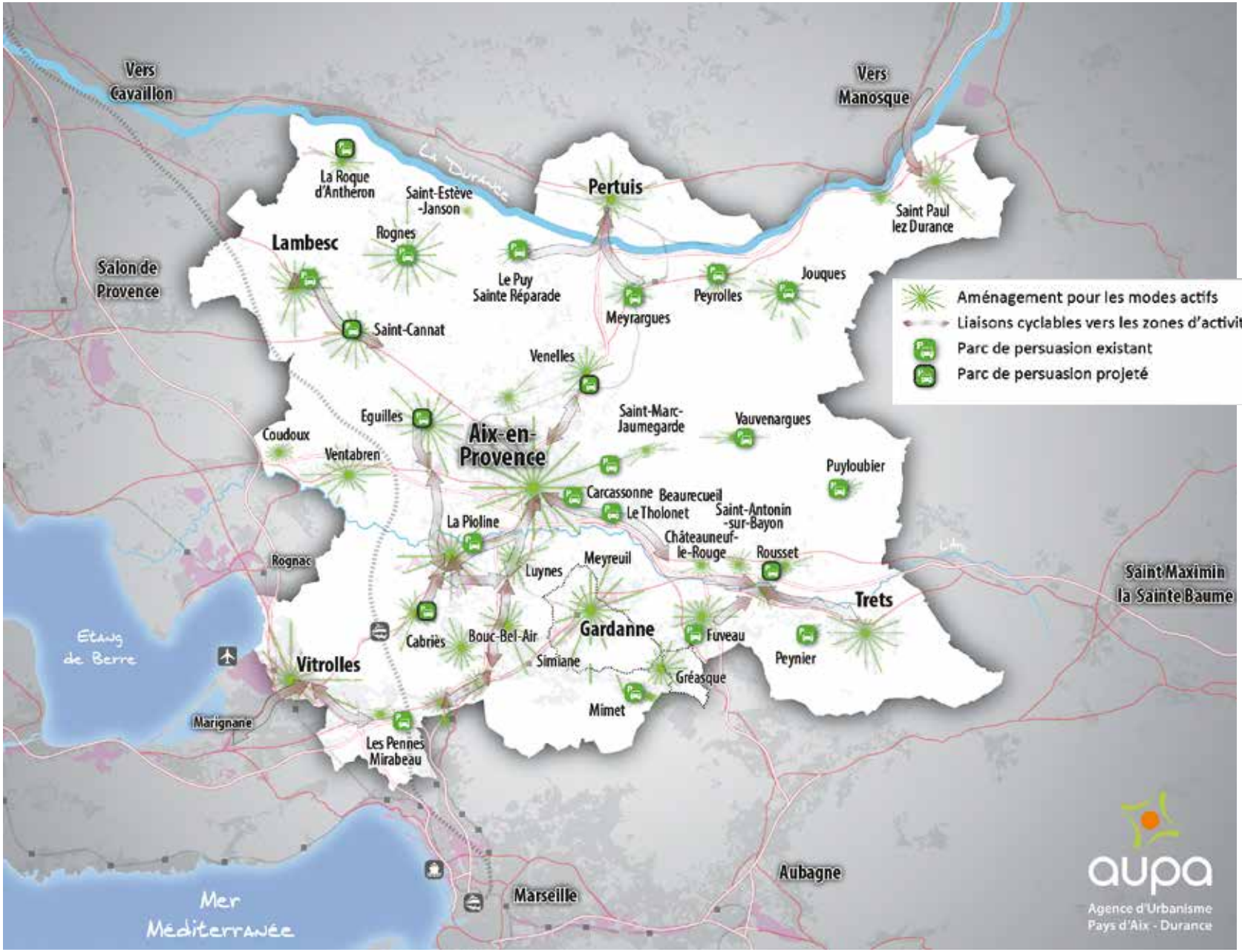
Avec la réduction du stationnement sur voirie, ce sont de nouveaux espaces ouverts à tous (action 14) : déjà de nombreuses communes ont fait l'expérience d'aménagements revalorisant en profondeur la vie locale et favorisant la convivialité. Les cheminements vers les gares et les pôles d'échanges seront traités en priorité (action 15) ; les travaux programmés par les communes dans les Plans d'accessibilité de la voirie et des équipements favoriseront cette mobilité active, source de bonne santé (action 16).



Améliorer le confort de la marche touche toutes les générations

OBJECTIF 3

Des aménagements pour que marche à pied et vélo soient majoritaires sur les courtes distances



L'usage du vélo à soutenir

Plus qu'un loisir, le vélo est un mode de déplacement du quotidien

Depuis plusieurs années, le vélo s'affirme comme bien plus qu'un simple loisir. On l'utilise de plus en plus pour les déplacements du quotidien, pour se rendre au travail notamment. Pourtant, le vélo est l'objet aujourd'hui d'investissements très modestes. Malgré les initiatives locales, associatives, communales ou commerciales, c'est un potentiel inexploré, notamment dans les déplacements domicile-travail ou domicile- études.

Un schéma des itinéraires cyclables est à l'étude sur Aix. Il sera rapidement étendu à d'autres secteurs comme la zone d'activités de Pertuis, le pôle d'activités de Rousset, les zones d'activités de Vitrolles, le pôle d'activités des Milles et l'ensemble des liaisons inférieures à 7 kilomètres où le vélo remplacerait utilement la voiture pour diminuer la pollution et le bruit. Dans ces aménagements, la sécurité, la continuité d'itinéraires et l'entretien des voies seront privilégiés (action 17).

De plus, des arceaux de stationnement vélo faciliteront l'accès aux lieux d'emploi, aux écoles ou aux commerces (action 18)

Pour les plus longues distances, il s'agit d'assurer l'intermodalité avec le rabattement vers les transports publics : 10% du stationnement des pôles d'échanges sera consacré aux vélos (action 15). Un parc relais vélo sera réalisé à proximité de la gare ferroviaire d'Aix centre. Il permettra de stationner son vélo en toute sécurité et de bénéficier d'informations sur la pratique du vélo et l'offre de transports et déplacements en général. L'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique ou de vélos pliants permettant l'accès aux transports en commun (action 19) permettra d'étendre le rayon d'action du vélo utilisé au quotidien. Pour combattre les idées reçues sur la dangerosité et la sportivité, l'école du vélo en ville (action 20) sera développée pour les enfants et pour les adultes.

10% du stationnement sera réservé au vélo dans les gares, pôles d'échanges et parcs- relais

OBJECTIF 4

Faire évoluer les comportements et les habitudes de déplacements

▶ Vers de nouvelles pratiques de mobilité

La pédagogie de l'écomobilité

Pour réussir, le PDU du Pays d'Aix doit également faire évoluer nos habitudes de déplacements. La communication est la clé de la participation de tous au changement. Pour convaincre et faciliter le changement, la moitié du chemin… c'est l'information sur le trajet. Ambition de ce 4ème objectif, transversal aux 3 autres : informer de manière personnalisée en temps réel et s'adosser sur les nouvelles technologies.

Une information personnalisée sur les possibilités de déplacements

Il s'agit tout d'abord de maintenir l'effort d'information/communication entrepris par le passé. En complément, la volonté du PDU est d'explorer des modes de communication innovants, pour mieux répondre aux attentes d'information et aux besoins réels des individus. Les animations de groupe (action 22), comme les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou d'administration (PDA) doivent être formalisés par un engagement de résultats, sur le nombre de trajets « écomobiles » ou encore sur la réduction des places de stationnement. Le milieu scolaire est également un atout pour une pédagogie de l'écomobilité.

Une autre piste prometteuse est le développement d'une communication personnalisée (action 23), par courrier (expérimentation « Mailing domicile-travail ») ou en face à face (sur le modèle des ambassadeurs du tri sélectif des déchets). Des expérimentations seront menées à court terme, afin de tester ces innovations puis les déployer sur le territoire.

Les nouvelles technologies de l'information

La communication doit également s'appuyer sur les technologies de l'information mobile et les nouvelles possibilités qu'elles offrent (géolocalisation d'un équipement, information en temps réel, open data…). Le site internet « Lepilote.com » apporte aujourd'hui un plus indéniable en réunissant les horaires de tous les réseaux, mais il convient d'aller au-delà et d'informer en temps réel sur l'heure d'arrivée du prochain train, car ou bus (action 21). Avec des modèles prédictifs, on pourra comparer le coût, l'impact sur l'environnement et le temps de trajet en transport public et en voiture solo, en incluant les temps de recherche de stationnement.

D'autres pistes seront également explorées sur la base de données fournies par les utilisateurs, de manière collaborative. Cela permettra par exemple la création d'un diagnostic « performance mobilité » (action 24), sur le modèle des diagnostics « performance énergétique », pour valoriser l'immobilier durable. Ce mode d'information, portée par le citoyen pour le citoyen, est également très pertinent pour tracer précisément le niveau d'accessibilité d'une chaîne de déplacements, incluant les facilités d'accès pour les personnes à mobilité réduite dans les bâtiments publics ou les commerces.

Eviter certains déplacements

Enfin, les nouvelles technologies seront le point d'entrée d'une étude sur le télétravail, nouveau mode d'organisation de l'entreprise qui permet d'éviter les déplacements inutiles (action 25). Avec les outils de téléconférences et/ou les bureaux partagés, près de 30% des emplois pourraient se faire sans déplacements, tout au moins un à deux jours par semaine selon une étude du Comité d'analyse stratégique. Il faut en tester la faisabilité sur notre territoire.

Informer en temps réel sur l'arrivée du bus

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Faire baisser la pollution routière

Répondre aux défis du Pays d'Aix n'est pas une vue de l'esprit ou un projet abstrait. C'est un éventail de mesures concrètes, parfois coûteuses, parfois courageuses, qui se conjuguent et se renforcent. Leur combinaison permet d'atteindre les objectifs de qualité de l'air.

Le PDU doit non seulement atteindre 11 objectifs définis par le code des transports, mais aussi atteindre des objectifs environnementaux fixés par deux autres documents : le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan Climat Energie Territorial. Le premier impose de réduire de 10% les émissions de microparticules (PM2.5/PM10) et d'oxydes d'azotes (Nox) principaux polluants issus des transports, très sensibles le long des voies routières. Le second impose, par le biais du SCOT, de réduire de 20% les émissions de Gaz à Effet de Serre, dont l'effet est planétaire avec le réchauffement climatique.

Evaluer gaz à effet de serre, dioxides d'azote et microparticules

Le calcul des émissions de polluants futures est basé sur les données issues de l'Enquête Ménages Déplacements réalisés en 2009 sur la grande région marseillaise et le Pays d'Aix. Le calcul a été effectué avec le concours et les outils des services de l'AGAM, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, et de l'AUPA, Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix. Le modèle permet de mesurer la baisse des émissions quotidiennes futures, à la fois sur les polluants planétaires et sur les polluants locaux.

Au global, les hypothèses tendancielles intègrent à la fois l'évolution des motorisations (normes Euro5 et 6 progressivement majoritaires), la croissance démographique prévue par les études préalables au Schéma de cohérence territoriale, la baisse de mobilités individuelles, constatée sur les autres agglomérations françaises et une hausse du taux d'occupation des véhicules permise par le développement du covoiturage.

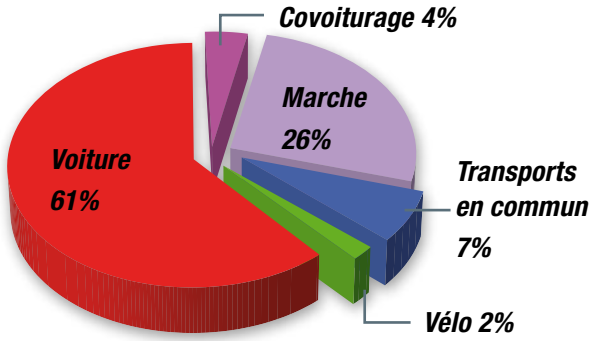
Diminuer la part de l'automobile dans nos déplacements améliore la qualité de l'air

Les actions du PDU amplifient la tendance à l'amélioration

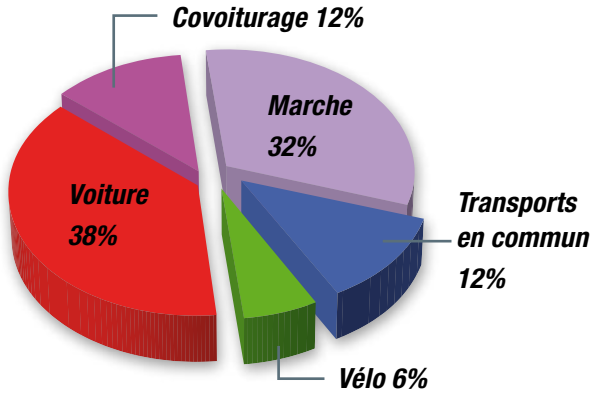
Ajoutées à ces tendances, l'ensemble des actions du PDU vont permettre de nouvelles pratiques de déplacement et la baisse de la part de marché de l'automobile, de 65% à 50% ! Cette diminution s'accompagne de la hausse du covoiturage de 4% à 12% des flux quotidiens. La marche à pied croît fortement de 26% à 32% tout comme le vélo qui progresse de 2% à 6%. Les transports collectifs évoluent significativement de 7 à 12%.

Cette évolution des parts modales, rapportée aux déplacements motorisés aux échelles communale, intercommunale et métropolitaine permet de calculer les baisses de polluants. Au final, le projet de PDU va au-delà des objectifs légaux avec -20% pour les oxydes d'azote, -26% de microparticule , -28% de .CO et -27% d'émission de gaz à effet de serre.

Aujourd'hui avec 360 000 habitants



Demain avec 380 000 habitants



La nécessité de « changer de braquet »

Véritable ambition politique, le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté du Pays d'Aix se projette sur 10 ans. Durant cette période, la place de la voiture doit être réduite pour répondre aux multiples exigences d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air, de rationalisation des dépenses publiques et de réduction de la consommation de l'espace.

734M€ en fonctionnement et 419M€ en investissement de 2013 à 2023

L'ensemble des actions (et des mesures qui les composent le cas échéant) du PDU a donc été évalué, tant du point de vue du financement que de celui du fonctionnement.
L'objectif 1 est le plus lourd, car les infrastructures sont coûteuses : Les aménagements ferroviaires, en particulier, obligent les partenaires régionaux à des priorités et à l'étalement dans le temps. La création de voies réservées pour les cars, sur autoroutes ou routes départementales, demande aussi des sommes conséquentes et des études de détail. Les bus à haut niveau de service sont quant à eux déjà programmés et financés avec une aide de l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

L'évaluation financière ci contre se focalise pour la clarté de la présentation sur les budgets que la Communauté du Pays d'Aix doit prévoir, qu'elle soit maître d'ouvrage (comme pour un parking-relais) ou qu'elle soutienne ses partenaires (Région, Départements, ou communes). Un exercice de prospective financière a montré que la volonté politique de « changer de braquet » pour une nouvelle mobilité pouvait être réalisée en s'appuyant sur les ressources à 10 ans de la Communauté du Pays d'Aix.

La très forte efficacité de certaines actions n'implique pas forcément un coût important : il en est ainsi de la mise en cohérence de la tarification du stationnement ou de l'application d'une nouvelle réglementation pour les livraisons. De même, les actions de communication peuvent apparaître modestes en termes financiers, mais sont déterminantes pour favoriser l'évolution des comportements, dont dépend finalement la réussite du PDU du Pays d'Aix, le passage à une nouvelle écomobilité.

Année	Fonctionnement M€	Investissement M€	Global M€
2013	60	33	94
2014	63	31	93
2015	64	54	118
2016	65	73	138
2017	66	37	103
2018	67	34	101
2019	68	30	98
2020	69	43	111
2021	70	20	90
2022	71	45	116
2023	72	19	91
Horizon PDU 2013-2023	**735**	**419**	**1154**

Ces montants intègrent des opérations déjà programmées à court terme comme les projets de P+R, de pôles d'échanges et de BHNS.

Des déplacements au service du développement durable du Pays d'Aix

Organiser les déplacements est une obligation, mais surtout une opportunité pour le Pays d'Aix !

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté du Pays d'Aix s'intègre dans la démarche du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), qui a pour objectif de promouvoir un développement cohérent, solidaire et durable de notre territoire. Le PDU 2013-2023 détaille les objectifs, actions et moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins en mobilité en Pays d'Aix sur 10 ans. Conformément à la Loi, il doit respecter le principe majeur suivant : réduire la place de l'automobile au profit d'autres modes de déplacements moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

Un outil légal au service d'une nouvelle vision des déplacements

Selon la loi[1], le PDU détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Il se traduit par la mise en place d'actions en faveur des transports publics, du vélo et de la marche. Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Sa durée est de 10 ans (révisable après 5 ans).

Avec le PDU, inventons l'écomobilité !

Au-delà des objectifs légaux, le PDU est aussi l'occasion de proposer des mesures originales concernant les transports collectifs, le stationnement, mais également les modes actifs (vélo et marche à pied)…
C'est l'écomobilité : éco, comme économique pour réduire les coûts de nos déplacements, et également éco comme écologique, pour préserver notre cadre de vie.

[1] *La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000 et le Code des Transports (2010) encadrent l'élaboration des PDU.*

Les 11 objectifs légaux du PDU

1. L'équilibre durable entre mobilité et protection de l'environnement
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
4. La diminution du trafic automobile
5. Le développement des transports collectifs, du vélo et de la marche
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie d'agglomération
7. L'organisation du stationnement
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération
9. L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques
10. L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charges pour les véhicules électriques ou hybrides

Plan de Déplacements Urbains du Pays d'Aix

LA PAROLE EST À VOUS !

PDU, Un projet à imaginer ensemble

Parce que nous sommes tous, à notre échelle, acteur quotidien de la mobilité en Pays d'Aix, nous avons donc un regard particulier sur les politiques de transports et déplacements mises en œuvre sur notre territoire. C'est pourquoi, pour l'élaboration de son PDU, la Communauté du Pays d'Aix a souhaité engager un dialogue permanent avec tous les habitants. Le PDU, c'est l'affaire de tous, n'hésitez pas à vous exprimer.

Info+ :
www.agglo-paysdaix.fr

Comment donner son avis

Réunions publiques

- **Lundi 8 avril 2013 à 18h à Pertuis**
  Salle des fêtes
  Espace Georges Jouvin - Rue Henri Silvy
- **Mardi 9 avril 2013 à 18h à Fuveau**
  Hôtel de Ville
  Salle du conseil municipal - 26 rue Emile Loubet
- **Jeudi 11 avril 2013 à 18h à Bouc-Bel-Air**
  Salle des fêtes des Terres Blanches
- **Lundi 6 mai 2013 à 18h à Aix-en-Provence**
  Palais des Congrès
- **Mardi 14 mai 2013 à 18h à Ventabren**
  Salle Sainte Victoire
  Chemin du cimetière
  Complexe sportif du plateau de Ventabren

Par courrier :
Communauté du Pays d'Aix
Direction Générale Adjointe
Déplacements Transports et Infrastructures
Hôtel de Boadès
8, place Jeanne d'Arc CS40868
13626 Aix-en-Provence Cedex 1

Par mail :
dti@agglo-paysdaix.fr

Par internet :
www.agglo-paysdaix.fr

Communauté du Pays d'Aix
Direction Générale Adjointe
Déplacements Transports et Infrastructures

Hôtel de Boadès
8, place Jeanne d'Arc CS40868
13626 Aix-en-Provence Cedex 1
Tél. : 04 42 91 49 16 - Fax : 04 42 91 49 14
Email : dti@agglo-paysdaix.fr

communauté du PAYS D'AIX
www.agglo-paysdaix.fr

Bureaux d'études : Horizon Conseil • Cartographies : AUPA, agence d'urbanisme du Pays d'Aix
Stratis (stratis.fr) • 03/13 • Photos : CPA / G. Voinot / Ville d'Aix / Wallis / Horizon Conseil / ADAVA / Stratis / X