

Plan de Déplacements Urbains 2015-2025



Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Ecomobilité »

ATELIER DU 4 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique «Ecomobilité», du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du Pays d'Aix (CPA).

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine de l'écomobilité (modes actifs, préservation de l'environnement, électromobilité, sensibilisation...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux).

L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014). Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet est revenue sur le diagnostic synthétique des déplacements sur le territoire, notamment autour de la problématique environnementale.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- > Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- > Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- > Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- > Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissants à « un cercle vertueux ».

La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en matière d'écomobilité autour de 5 thématiques :

- > Une définition commune de l'Ecomobilité
- > L'usage du vélo au quotidien
- > Les actions en faveur des piétons
- > L'électro-mobilité
- > Comment changer les habitudes ?

Pour certaines thématiques, l'équipe projet a présenté les actions/aménagements réalisés depuis 2013, servant de cadre à des évaluations, des échanges et des enrichissements avec les participants de l'atelier.

En conclusion, chaque participant a précisé l'action à réaliser prioritairement qu'il retenait des travaux du jour (1 seule réponse par participant).

EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme	
Nadège	BARTOLO ATTRAQUI	Directrice Urbanisme	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Claire	BAILLON	Responsable Agenda 21	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Jean-Paul	BOQUIER	Expert urbaniste	CPIE PAYS D'AIX
Elodie	GOUARDIN	Responsable mobilité durable	CPIE PAYS D'AIX
Nicolas	PHILIPPE-JANON	Direction des Routes	CONSEIL GENERAL 13
Céline	SALES	Ecologie Urbaine	CPA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
Nicolas	DE MONSABERT	Responsable communication et marketing mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Christine	FABRE	Présidente	GIHVA
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Isabelle	MIRANDOLA	Directrice Voirie	MAIRIE VITROLLES
Sabrya	PREVOST	Développeur territorial	CCIMP

DEFINITION DE L'ECOMOBILITE

Quelle est votre définition de l'Ecomobilité ? Sur quels aspects/modes doit-on agir ?

Des déplacements respectueux de l'environnement

- > Respecter l'environnement, c'est favoriser l'usage de moyens non mécanisés (marche et au vélo) et des transports collectifs.
- > L'objectif est de réduire la place de la voiture en centre-ville au profit des modes actifs (ex Vieux Port Marseille avec anciennement 6 voies de circulation et désormais 2). Pourtant la voiture « offre » une certaine liberté. Quand on en possède une, on est tenté de l'utiliser. Il faut donc commencer à penser moins égoïstement.
- > Il faut aussi pouvoir intégrer des moyens originaux dans la réflexion sur l'organisation des déplacements : trottinettes, rollers... (considérés comme piétons sur trottoir).
- > Le covoiturage est aussi un mode écomobile à ne pas oublier (« une pratique nouvelle et moins polluante »).

Des déplacements intermodaux et optimisés

- > Ne pas réfléchir avec un mode de déplacement unique : il faut pouvoir combiner les moyens de déplacements pour être moins polluant.
- > Être écomobile, c'est aussi se poser la question « comment j'y vais ? ». Il faut donc avoir des alternatives... Il faut donc une vision globale et complémentaire entre tous les modes.

Des déplacements économiques

- > L'écomobilité a une dimension économique : la voiture coûte cher. Il faut proposer des solutions moins onéreuses pour se déplacer. Ainsi, les transports en commun coûtent moins cher pour l'utilisateur car « le prix répercuté pour l'utilisateur n'est pas le vrai prix du service ».
- > La question du temps perdu/gagné dans les transports est également jugée essentielle.

AMENAGEMENTS ET SERVICES EN FAVEUR DU VELO

Selon vous, que prévoir en faveur de l'usage du vélo au quotidien ?

Éléments de constat sur la thématique vélo

- > L'intérêt du vélo c'est d'aller au plus court : « faire un détour en vélo, c'est insupportable ». Ainsi, avec la mise en place des contre-sens cyclables sur Aix, il n'y a pas d'accident reconnu à ce jour. Toutefois, il est impératif qu'ils soient matérialisés par des panneaux. Cela a entériné une pratique. De plus, cela marche quand le stationnement est supprimé ou repensé.
- > Des avis sont émis : le vélo est parfois dangereux pour les piétons dans les zones de rencontre. Les cyclistes doivent aussi faire un effort vis-à-vis des autres usagers.
- > L'environnement est important pour les cyclistes. Ainsi, l'insécurité sur les voies au milieu du flux automobile constitue un frein à l'usage du vélo. Améliorer la sécurité passe nécessairement par la limitation de la vitesse des voitures, des voies protégées pour les vélos...
- > La distance raisonnable pour l'usage du vélo est de 5 à 8 km. Au-delà c'est plus compliqué pour un « non professionnel ».
- > Un constat partagé : pour les problématiques de topographie, le Vélo à Assistance Électrique se développe de plus en plus et paraît adapté à notre territoire.
- > En parallèle, on peut également constater, qu'il y a de nombreuses places de stationnement pour les 2 roues motorisées sur Aix, mais que globalement elles sont peu utilisées.

Actions proposées en faveur de l'usage du vélo au quotidien

- > Pour les déplacements interurbains, il faudrait déjà se baser sur les voiries existantes : il faut aussi prévoir des axes cyclables sur des voies actuellement pas aménagées pour les vélos. Ainsi, il faudrait réaliser des aménagements cyclables en priorité vers les zones d'activités (dans cadre des déplacements domicile-travail).
- > Un impératif : des stationnements vélo adaptés sont à aménager et à sécuriser. Il faut prévoir 15 à 20% du prix du vélo pour son antivol. Ainsi, des arceaux à vélo simples dans le centre ville proches des commerces et devant les bâtiments publics sont à prévoir. Devant les immeubles de bureaux ils sont à sécuriser. Pour les logements collectifs, il faudrait soutenir l'aménagement de vrais locaux à vélo, sécurisés.
- > Il faut aussi prévoir des box vélo dans tous les parkings publics (payants ? gratuits ?).
- > Une mesure complémentaire est proposée : autoriser la montée des vélos non pliants dans les transports en commun.

AMENAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Selon vous, dans quels domaines faudrait-il agir en faveur des piétons ?

Éléments de constat sur la marche à pied

- > Un premier constat fort : à pied, on subit la pollution 3 à 4 fois moins que dans l'habitacle d'une voiture.
- > Certains boulevards sont jugés impraticables sur Aix ou Les Pennes Mirabeau : stationnement anarchique, trottoirs pas assez larges, mauvais éclairage...
- > Le plaisir de la marche passe aussi par des aménagements paysagers, des mobiliers urbains de qualité et adaptés à l'usage du piéton.
- > Favoriser la marche, c'est aussi un enjeu important au niveau de l'accès aux transports en commun : arrêts de bus ou car, gares routières et ferroviaires...
- > Une question reste en suspens : faut-il étendre les zones de rencontre ?

Actions proposées en faveur de la marche

- > Pour traverser Aix, il faut ¼ d'heure, mais on ne le sait pas ! Il faudrait prévoir un fléchage piétons dans le cœur de ville, en indiquant le temps pour se rendre à pied aux établissements publics et aux points stratégiques (dans les 2 sens). Attention, dans le même temps, il faut aussi éviter l'invasion de poteaux...
- > La lutte contre le stationnement anarchique, notamment sur trottoirs apparaît prioritaire : des axes à repérer, des sanctions à prévoir (PV, fourrière...), des aménagements innovants (potelets, grilles...), une menace de verbalisation sur pare-brise...
- > Dans les réflexions urbaines, il faut faciliter les cheminements piétons en leur donnant la priorité. Ainsi, certains cheminements sont pénalisés par les détours qu'on leur impose (Ronde, rond-point gare routière...)
- > Améliorer la matérialisation des cheminements piétons.

ACTIONS EN FAVEUR DE L'ÉLECTROMOBILITE

Selon vous, que faudrait-il prévoir en faveur du développement de l'électromobilité ?

Éléments de constat et actions proposées en faveur de l'électromobilité

- > Les échanges ont d'abord porté sur les voitures électriques, un nouveau mode à soutenir. Sur le territoire, les bornes de recharge sont peu signalées et pas assez nombreuses. Il faut en prévoir impérativement dans les administrations et là où les voitures stationnent longtemps : domicile, zones d'emploi, P+R... En habitat collectif, des solutions de sous-compteurs sont également à trouver/proposer (à prévoir dans PLH de la CPA). On peut noter que dans les entreprises privées, cela reste à la discrétion de l'entreprise (tests sur ST Micro à Rousset). Point positif, sur Aix, les voitures électriques ne payent pas les parcmètres, mais payent les parkings en ouvrage : à généraliser ? Un financement par la CPA de 1000 euros pour l'achat d'une voiture électrique a été mis en place. **Remarque** : A compter du 1^{er} juillet 2012, les permis de construire déposés pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation ou de bureaux, dotés d'espaces de stationnement doivent obligatoirement prévoir l'équipement de bornes de recharges pour véhicules électriques et la mise en place d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.
- > En, complément, les livraisons en centre-ville par des véhicules électriques sont à envisager.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Selon vous, comment peut-on faire changer les habitudes pour adopter des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement ?

Éléments de constat et actions proposées pour de nouvelles habitudes

Plus que des réponses des questions ont émergé :

- > Faut-il utiliser la contrainte pour limiter l'usage de la voiture (ex limiter le stationnement) ? Ainsi, faut-il privilégier « la carotte ou contrainte » ?
- > Faudrait-il prévoir des subventions pour faire abandonner la voiture ? Dans certaines entreprises, on constate que les salariés ne déclarent pas leur droit à la prime transport... pour ne pas perdre leur avantage fiscal (frais réels). A ce titre, une indemnité kilométrique vélo pour les salariés a été votée... mais il n'y a pas encore d'arrêté !
- > En matière d'actions et de sensibilisation, les scolaires constituent un public à prendre en compte en priorité : Pédibus, Plans de Déplacements des Établissements Scolaires, stationnement vélo, sécurité du ramassage, rentrée/sortie des écoles, gratuité du transport scolaire...

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES EN FAVEUR DE L'ECOMOBILITE

- > Repenser ses déplacements de la façon la moins néfaste pour l'environnement
- > Développer la complémentarité entre les modes de transports autres que la voiture
- > Favoriser le covoiturage et l'intermodalité

- > Fournir une offre en transports en commun performante (fréquence et respect des horaires).

- > Développer et améliorer les cheminements piétons (vers les arrêts de transports en commun, vers les lieux de centralité)
- > Réaffecter l'espace de stationnement sur voirie en faveur des piétons

- > Aménager des pistes et bandes cyclables sur le territoire.
- > Inciter à l'acquisition de VAE même d'occasion, par une prime à l'achat

- > Améliorer le transport scolaire pour que tout se passe comme pendant les vacances : éviter des accompagnements en voiture avec 2 adultes et un enfant

- > Mieux desservir les zones d'activités : signalétique poids lourds, desserte en transports en commun et en vélo, véhicules électriques

- > Repenser les livraisons et acheminements des marchandises en ville.

- > Mettre en œuvre des campagnes de communication « funky avec une star », pour ringardiser ceux qui roulent en voiture