

Plan de Déplacements Urbains 2015-2025



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

ATELIER DU 5 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique «Intermodalité», 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'intermodalité (liaisons avec les territoires voisins, transports en commun, pôles d'échanges, 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 des principaux flux de transports publics.

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 aboutissant 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 :

- > Les liaisons avec les territoires voisins et les pôles d'échanges
- > Les liaisons internes à la CPA et l'accès aux lignes en véhicules particuliers
- > Les aménagements en transports en commun en site propre (dans Aix-Vitrolles) et la politique de maillage de Parc-Relais
- > La desserte en transports en communs des petites communes et des pôles d'emploi
- > Comment changer les habitudes et inciter au report modal ?

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
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX
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

COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme	
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Daniel	FAMIGLIETTI	Chef de service voirie	MAIRIE PERTUIS
Michel	BEQUIE	Directeur	SOCIETE AUTOCARS DE PROVENCE
Nadège	BARTOLO ATTRAQUI	Directrice Urbanisme	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Clémentine	DUGAS OLLIVIER	Direction transports	CONSEIL REGIONAL
Bernard	GYSSSELS	Personnalité qualifiée	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Isabelle	GOSSMANN	Référent service transport	DREAL PACA
Jean-Jacques	ENOC	Président	ACA - AUTOMOBILE CLUB D'AIX EN PROVENCE ET DU PAYS D'AIX
Christine	FABRE	Présidente	GIHVA
Patricia	MARCELET	Secrétaire Général	ASSOCIATION DES ENTREPRISES - PÔLE D'ACTIVITÉS D'AIX EN PROVENCE
Remy	LAZZERI	Directeur	SMITEEB
Jack	NYCOLLIN	Responsable marketing	RDT 13
Thierry	POURCHON	Directeur Pôle voyageurs	RDT 13
Joele	ARMINGOL	Directrice	KEOLIS
Clémence	CORDIER	Responsable marketing	KEOLIS PAYS D'AIX
Vincent	NICOLAU	Directeur	KEOLIS PAYS D'AIX
Bertrand	VINAY	Directeur Régional Adjoint	EFFIA
David	HERQUELLE	Directeur	CPA - DIRECTION DES TRANSPORTS
Vincent	SENAME	Directeur	CPA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT

LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS ET LES POLES D'ÉCHANGES

Selon vous, quelles sont les liaisons prioritaires en transports en commun à prévoir vers les territoires voisins de la CPA ? En mode ferré ? Et/ou routier protégé ? Et quels accès et fonctions aux pôles d'échanges ?

Les infrastructures routières

> Les infrastructures routières sont souvent saturées comme la RD9 entre Aix-Vitrolles. On atteint ainsi les limites du réseau routier pour les transports en commun. Le doublement de la DR9 nécessite 30 mois de travaux. Des participants demandent que soit prévu un équipement pour les transports en commun afin de mieux desservir la Gare TGV par la route. Il est précisé que dans le projet du Conseil Général au regard des contraintes techniques aucune voie réservée sur l'ensemble de la RD9 n'est prévue.

Les liaisons avec les territoires voisins

> Il est important de ne pas oublier les liaisons vers le Var et vers l'agglomération d'Aubagne : « la partie Est du département est mal desservie ». De ce fait, la liaison routière Est-Ouest reste très importante.

- > Dans le bassin de l'est Etang de Berre, Vitrolles, 2^{ème} ville de la CPA, entretien de fortes relations avec Marseille, alors que le réseau routier s'avère saturé. Il ne faut donc pas oublier Vitrolles et Les Pennes Mirabeau, au carrefour de la CPA, MPM et Est Etang de Berre, dans le PDU.
- > Il y a un fort potentiel pour les habitants du nord de la CPA pour aller sur Marseille. La gare de la Calade répondra ainsi à ce besoin.
- > Pour les nouvelles gares prévues sur le territoire (Luynes, Plan de Campagne...), il faut impérativement favoriser l'intermodalité, avec un accompagnement de tous les modes sur ces nœuds d'échanges.

La complémentarité fer et route

- > La Dreal a lancé une étude sur les axes Aix-Marseille et Marseille-Vitrolles pour l'aménagement d'une voie bus sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU), pas forcément intégrale. Cela pourrait permettre une complémentarité entre le car et le fer aux heures de pointe et aux heures creuses. D'ailleurs, sur l'axe Aix-Marseille, les transporteurs confirment que leurs usagers prennent aussi bien le car que le train. Ces 2 modes sont complémentaires, notamment depuis la mise en place d'un pass alternatif.
- > Au niveau des aménagements, on ne peut pas tout faire et en même temps (les projets ferrés sont à longue échéance). La clé : « la complémentarité entre le rail et la route »...

Désengorger la gare d'Aix

- > Pour les habitants d'Aix nord ou d'Aix sud, il y a peu d'offres pour aller directement vers Marseille. Ils sont obligés de passer par la gare centrale. Pourtant, il y a un fort potentiel au départ du Krypton. Il faudrait desserrer l'hypercentre d'Aix (cela provoque aussi des problèmes de stationnement), avec des mini-gares routières en périphérie. Ainsi, sur le nord il y a un pôle d'échanges prévu à Venelles. D'ailleurs, la nouvelle gare routière d'Aix arrive en limite de capacité. Cela confirme la nécessité de prévoir d'autres alternatives en liaison avec d'autres pôles.
- > Le P+R Malacrida a été ouvert en octobre. De même, les travaux d'agrandissement du P+R Krypton ont commencé : 10 quais de transports en commun sont prévus. Cela s'accompagne d'une politique de stationnement globale sur ce secteur en développement, à proximité des facultés. Ainsi, une liaison avec le futur BHNS B à l'horizon 2019 est prévue.

Les correspondances, la clé de l'intermodalité

- > Un constat émerge : « le temps de parcours et le coût déterminent le choix du mode de déplacement ».
- > Il faut défendre les correspondances, en les rendant confortables : « il faut apprendre et rendre facile la complexité des réseaux ». La correspondance est à réhabiliter, ce n'est pas seulement un point dur, mais un moment à valoriser.
- > Ainsi, il est indispensable d'améliorer la liaison entre la gare routière et la gare ferroviaire d'Aix : c'est un projet mené par la CPA avec ses partenaires.

LIAISONS INTERNES A LA CPA ET ACCES AUX LIGNES EN VEHICULES

PARTICULIERS

Selon vous, quelles sont les axes prioritaires pour les grandes dessertes internes à la CPA ? Quelle politique d'accès privilégier ? Quels points durs à traiter ? Quelle offre transport ?

Actions à envisager

- > Pour beaucoup, il est indispensable de ne pas tout faire en priorité pour la ville centre. Il faut prévoir aussi des lignes transversales, notamment est-ouest.
- > Les services, une clé de l'usage des transports en commun : confort dans les cars, service de bagagistes ?, wifi (10 000 inscrits sur Aix-Marseille), places VIP ? On peut désormais prévoir moins de places, mais plus de confort et d'espace pour le voyageur.
- > L'usage complémentaire avec le vélo reste une piste. Cependant, les soutes ont peu de capacité : pas plus de 2 ou 3 vélos. Les porte vélos à l'avant cités aussi en exemple ne sont pas autorisés en France. Les services vélos autour des cars sont aussi à favoriser dans pôles d'échanges gares, P+R...

Problématiques sur certains secteurs

- > Des solutions à court terme sont à prévoir dans le cadre des déplacements domicile-travail, notamment pour desservir le Pôle d'Activités d'Aix, à partir des pôles d'échanges.
- > A Pertuis, les accès sont difficiles au pôle d'échanges. Il faudrait trouver des solutions pour faciliter cet accès.
- > A Vitrolles, une liaison est à prévoir entre le pôle d'échanges VAMP et le futur BHNS.

AMENAGEMENTS EN TCSP (DANS AIX ET VITROLLES) ET POLITIQUE DE MAILLAGE DE PARC-RELAIS

Selon vous, quel niveau de desserte à offrir dans les pôles urbains ? Comment faciliter le report modal de la voiture vers les transports publics ? Quelles améliorations faut-il apporter sur la desserte en transports en commun du cœur de l'agglomération ?

Le BHNS de Vitrolles

> Le projet de BHNS entre Vitrolles, Marignane et les Pennes Mirabeau doit être en connexion avec la gare de Vitrolles Aéroport de Marseille Provence, avec une extension vers l'aéroport et un prolongement entre les Pennes Mirabeau et Plan de Campagne. Ainsi, il faut aménager un pôle d'échanges à Plan de Campagne couplé au BHNS.

Le maillage des parcs-relais (P+R)

- > Pour fonctionner, les P+R doivent impérativement avoir une desserte en site propre. Sur Aix, les bus doivent non seulement desservir les P+R, mais offrir des liaisons transversales sans passer forcément par le centre.
- > Des services complémentaires sont à prévoir dans les P+R (commerces, livraisons...), mais « cela aura un coût pour la collectivité »... et les usagers.
- > On constate le besoin d'un maillage de parc de stationnement intermodaux, qui ne fonctionnent pas forcément avec le service actuel des P+R.

Problématiques spécifiques sur certains secteurs

> La circulation routière reste forte sur notre territoire. Il faudra donc hiérarchiser les priorités, mais sans oublier certains aménagements routiers indispensables. Ainsi, les échangeurs d'Entremont et des 3 Pigeons sont à lancer en priorité. Les projets d'aménagements routiers, en cours d'études par la DREAL devraient permettre aussi de mieux desservir les P+R d'Aix.

DESSERTE DES « PETITES » COMMUNES ET DES POLES D'EMPLOIS

Selon vous, quelles améliorations faut-il apporter sur la desserte en transports en commun dans les petites communes ? Vers les pôles d'emplois ?

Éléments de constat

- > En matière de desserte des pôles d'emploi, il ne faut pas oublier la vallée de la Durance (Peyrolles, Jouques...).
- > Une difficulté est exprimée : « le manque de relais d'information dans les entreprises ». Les actions et mesures prises dans le PDU seront à valoriser dans les PDIE (Plans de Déplacements Inter Entreprises).

Actions proposées vers les pôles d'emploi

- > En matière de dispositif d'information, on pourrait prévoir des grilles horaires adaptées par pôle d'emploi.
- > La ligne 53 du réseau Cartreize 'Marseille-Arbois' offre désormais la possibilité de capter des clients depuis Plan d'Aillane/Les Milles vers Marseille, mais cette opportunité est encore méconnue hormis pour les actifs s'employant sur le Pôle.

Actions proposées dans les petites communes

- > Pour les petites communes, il faut réhabiliter la correspondance. Il faudrait prévoir des petits points d'arrêt avec des places de parkings.
- > « On ne pourra pas aller partout en transports en commun ». Pour certains, le Transport A la Demande (TAD) est une solution qui peut s'avérer onéreuse, donc à déployer selon certaines conditions. Sur le SMITEEB, le TAD amène uniquement sur le premier point de correspondance du réseau. L'objectif 2016 de la CPA est d'étendre le système de TAD sur tout le territoire, en proposant ainsi un service complémentaire pour les PMR.
- > On peut aussi prévoir le développement des modes actifs dans les petites communes (marche, vélo...), pour favoriser les cheminements vers des correspondances en transports en commun.
- > Il convient également de matérialiser les cheminements piétons en lien avec les arrêts de transports en commun et parkings relais et de développer l'information voyageurs sur les points de correspondance.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Comment changer les habitudes, sensibiliser et inciter au report modal ?

Selon vous, quelles actions supplémentaires/complémentaires faudrait-il prévoir ?

La clé du succès : l'harmonisation

- > En matière de tarification, « il faut que l'utilisateur ne paie qu'une fois ». Ainsi, le Syndicat Mixte des Transports a mis en place une réflexion : comment faire évoluer la tarification dans un objectif métropolitain. Le problème : « comment aller vers une convergence tarifaire » (ne pas additionner les tarifs des différents réseaux) ?
- > En matière d'interopérabilité, il faudrait aussi un seul titre pour voyager sur tous les réseaux (essai déjà réalisé pour MP2013).
- > L'objectif doit être de simplifier les choses au maximum au profit du voyageur : titre de transport, information, paiement...

Problématique spécifique sur la gare d'Aix

- > Améliorer l'information voyageurs et le temps d'attente.

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE

La complémentarité des transports publics

- > Favoriser la complémentarité (et non la concurrence) entre les modes sur une origine-destination à forte demande : priorisation des cars sur autoroute en parallèle du développement du fer.
- > Améliorer la complémentarité, la lisibilité et la cohérence des différents modes de transports en commun.
- > Prévoir des rabattements performants sur les pôles d'échanges multimodaux.
- > Favoriser les correspondances aux pôles d'échanges.
- > Favoriser les connexions en facilitant les correspondances.
- > Réussir l'intermodalité en simplifiant les parcours voyageurs : tarifs, information, accès...
- > Prévoir des connexions entre les différents outils de l'intermodalité (P+R, pôles d'échanges...). Les axes routiers restent des éléments majeurs (nouvelle répartition de voirie avec des sites propres de transports en commun).

Des aménagements dédiés aux transports en commun

- > Développer des sites propres pour les transports en commun en général et en particulier ceux reliés au P+R pour le dernier kilomètre.
- > Améliorer la vitesse commerciale des transports en commun avec des sites propres dédiés.
- > Garantir les fréquences et les horaires des transports en commun, avec des infrastructures adaptées.

Le développement des parcs-relais

- > Développer encore plus les P+R, notamment en grande périphérie d'Aix.
- > Offrir des alternatives intermodales à la périphérie d'Aix, pour éviter la congestion du centre.

Actions complémentaires à prévoir

- > La clé du succès : la communication.
- > Améliorer à court terme les équipements et outils existants en matière de transports en commun (performance, confort, qualité).