

Plan de Déplacements Urbains 2015-2025



Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Voirie et Sécurité »

ATELIER DU 7 NOVEMBRE 2014

Cet atelier de concertation était consacré à la thématique « Voirie et Sécurité », 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 la voirie et de la sécurité (aménagement routiers, sécurité routière, stationnement, 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 problématiques de l'accidentologie et de l'environnement.

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 aménagements routiers en faveur de l'accès au territoire
- > La sécurité routière dans les communes
- > La politique de stationnement
- > L'accès aux zones d'activités et pôles d'emploi
- > 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).

NB : les compléments aux échanges, apportés après la tenue de l'atelier par certains publics, sont signalés en italique.

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	
Jean-Jacques	ENOC	Président	ACA - AUTOMOBILE CLUB D'AIX EN PROVENCE ET DU PAYS D'AIX
Thibaud	GARCIN	Aménagement	MAIRIE DES PENNES-MIRABEAU
Isabelle	MIRANDOLA	Directrice Voirie	MAIRIE VITROLLES
Dominique	WEIBEL	Directeur	CPA DIRECTION INFRASTRUCTURES
Corinne	DELONCA	Responsable sécurité routière	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Alexia	BURGEVIN		POLICE NATIONALE AIX
Hervé	FLEURY		POLICE NATIONALE AIX
Daniel	FAMIGLIETTI	Voirie	MAIRIE PERTUIS
Philippe	STOPPACHER	Coordonnateur	FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Patrick	LECOCQ		FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Bernard	FRAYSSINHES		FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE 13
Nicolas	PHILIPPE-JANON	Direction des Routes	CONSEIL GENERAL 13
Christine	FABRE	Présidente	GIHVA
Michelle	BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Laurent	BOUDES		CPA
Akim	BENHAMEL	Directeur	ARTEMIS - ECOLE DE CONDUITE EUROPEENNE - E.C.E
Valérie	DIJON	Coordinatrice Sécurité Routière	PREFECTURE DE POLICE DES BOUCHES DU RHONE

AMENAGEMENTS ROUTIERS EN FAVEUR DE L'ACCES AU TERRITOIRE

Selon vous, quels sont les principaux points noirs ? Quels sont les aménagements routiers indispensables (et en faveur de la sécurité) ? Comment prendre en compte les transports publics sur les RD ? Les projets de demain ?

Dysfonctionnements complémentaires constatés

- > Premier constat : la stagnation du trafic routier (embouteillages) entraîne de la pollution supplémentaire, avec des motorisations qui consomment plus : fluidifier le trafic permet parfois de réduire la pollution.
- > Pour entrer dans Aix, on peut constater tous les jours un bouchon sur l'A8, la RN 296 et la RD9, depuis l'ouverture de la gare routière d'Aix et la fermeture de l'avenue de L'Europe.
- > Le pont de Pertuis a été réalisé en 2013 et ne doit plus apparaître comme un point à traiter dans le PDU.

Les transports publics ne peuvent pas tout résoudre

- > Il est parfois complexe pour les étudiants de se rendre à Aix... et d'en sortir, parfois à des horaires tardifs, ce qui peut rendre difficile l'usage des transports en commun. De plus, il faut penser aux personnes qui ont des horaires décalés.

Actions proposées sur les aménagements routiers en faveur des autres modes

- > Sur la RD9, certains estiment qu'il faudrait faire un couloir bus dans le cadre du doublement pour desservir la gare TGV et l'aéroport. Les études ont montré que sur la section à aménager il n'y a pas de besoin de voies réservées aux transports en commun. En revanche, l'ensemble du trafic va arriver plus rapidement sur les entrées de ville d'Aix et Vitrolles, renforçant les besoins d'équipements dédiés aux transports publics. Pour le CG13, maître d'ouvrage de l'opération sur la RD9, il n'y a pas d'emprise possible sur certains tronçons pour aménager une voie bus sur cet axe. Des réflexions sont à l'étude pour un débranchement des bus sur la RD65 depuis l'A51 vers les Milles.
- > Les aménagements routiers doivent aussi favoriser des pratiques plus vertueuses pour dessaturer les routes (ex : covoiturage ou transports en commun).
- > Sur le territoire de la CPA, il faut multiplier les points de connexions entre voitures et transports en commun (P+R, places de stationnement près des arrêts de bus...).
- > Sur certaines parties d'autoroutes, on pourrait créer une voie en site propre sur les BAU (bandes d'arrêt d'urgence).
- > *La Fédération des CIQ d'Aix souhaiterait un axe de BHNS vers le nord de la commune, lieu de résidence d'un nombre important d'Aixoïses (Celony/Puyricard) et porte d'accès vers Aix depuis le nord de la CPA et les départements voisins (Vaucluse et Alpes de Haute Provence). L'intégration de cette option, même si elle est à échéance de réalisation lointaine, est nécessaire.*

SECURITE ROUTIERE DANS NOS VILLES ET SUR NOS ROUTES

Selon vous, que faut-il envisager pour améliorer la sécurité routière dans les communes? Quelle stratégie développer concernant les vitesses sur les grandes voiries de la CPA ?

Éléments de constat sur les 2 roues motorisés

- > Dans la répartition des modes de déplacements, on oublie trop souvent les 2 roues motorisés, qui ne sont ni des vélos, ni des voitures...
- > Les aménagements urbains sont souvent faits en dépit du bon sens : « on privilégie le beau plutôt que l'efficace ». Pourtant, le CEREMA (ex CERTU) a mis en place un document à l'usage des villes avec des dispositions à prendre en compte pour les 2 roues motorisées. Il existe aussi des moyens techniques moins agressifs qui remplissent les mêmes fonctions (potelets, plateaux berlinois, luminosité...). Ainsi, aux Pennes Mirabeau, des potelets en plastique sur des voies de desserte ont été testés.

Dysfonctionnements constatés

- > Du fait de leur « fragilité », les 2 roues motorisés sont surreprésentés dans les statistiques de l'accidentologie mortelle. Les vélos ne comptent qu'un seul mort en 2013, mais sont concernés dans de nombreux accidents non mortels.
- > En ville, les types d'accidents (pas toujours mortels) les plus courants observés concernent des problèmes d'incivisme et de mauvais comportements : traversées de piétons, sorties de bus, erreurs de conduite de motards.
- > La nuit, de nombreux accidents sont causés par l'alcool, les stupéfiants, la vitesse. Toutefois, « on constate moins d'accidents frontaux qu'il y a 20 ans », grâce aux voies séparées notamment.
- > Sur Aix, il existe un conflit entre traversées de piétons et bus/cars, en sortie de gare routière sur le boulevard des Belges autour du rond point.
- > Sur la CPA, la concertation avec les acteurs de l'ordre public (police, gendarmerie) semble défailante. Ils ne sont pas assez associés sur la problématique de la sécurité routière dans les aménagements urbains (ex Pont de l'Arc sur Aix).

Actions proposées en faveur de la sécurité routière

- > En matière de sécurité de nombreuses actions sont déjà engagées : sensibilisation à tous les niveaux (écoles, collèges, lycées), alternatives à la sanction, actions vers les seniors, manifestations... il faut continuer.
- > Pour le CG13, la sécurité routière reste une préoccupation transversale : sur Aix, 2 passages à niveaux dangereux ont été supprimés. Les déviations de communes servent aussi à sécuriser les centres de villages.
- > Une question reste en suspens : « la conduite accompagnée est-elle un bien ou un mal ? » Ca dépend aussi du parent qui fait reproduire à l'enfant ses propres habitudes. Ainsi, d'après les dernières études, cela ne fait pas diminuer les risques d'accident.
- > Pour ses aménagements urbains, la CPA pourrait consulter les acteurs de l'ordre public (police, gendarmerie) en amont autour la problématique de la sécurité routière. *La Fédération des CIQ d'Aix soutient d'ailleurs cette initiative.*

- > La Fédération des CIQ d'Aix pense qu'il faudrait généraliser dans chaque ville et village l'implantation de zones 30 devant chaque établissement scolaire, (pas uniquement un simple plateau surélevé étriqué au droit des seuls portails d'entrée), de façon à sécuriser au maximum ce "cheminement vers l'école" et promouvoir les dernières centaines de mètres à pied...(avec si nécessaire des panneaux d'information et de fléchage)
- > La Fédération des CIQ d'Aix souhaiterait qu'il soit demandé au Préfet et aux gestionnaires d'autoroutes concédées de limiter systématiquement la vitesse à 90 km/h sur la totalité des portions longeant les zones urbanisées des autoroutes et voies à caractéristiques autoroutières encerclant la ville d'Aix et les communes avoisinantes (A8, A51, RN 296). Pour l'A51, cette mesure démarrerait à l'entrée est de Venelles dans sa partie concédée à Escota, et se poursuivrait sur le dernier tronçon de la RN296 encore à 110 km/h entre la sortie Venelles et la sortie C13 Chemin de St Donat. Pour l'A8 concédée à ASF et Escota, cette mesure devrait commencer à la sortie Aix-Ouest (ASF) et se prolonger de façon continue jusqu'à Pont de Bayeux (Escota). A noter que cette mesure diminuerait ainsi la pollution et les nuisances sonores induites sur les secteurs Venelles/Aix nord (A51/RN296) et Aix ouest/aix sud/ Aix est/Palette-le Tholonet (A8).
D'autre part sur ces mêmes voies, la Fédération soutient l'insertion de couloirs où les bus seraient prioritaires. A noter que cette mesure serait certainement plus facile à prendre dans la mesure où la vitesse autorisée serait bridée à 90 km/h. Au droit du campus universitaire, des stations de déposer-reposer de passagers devraient également être envisagées (ce système existe déjà dans d'autres régions).

POLITIQUE DE STATIONNEMENT DANS LES VILLES DE LA CPA

Selon vous, comment doit-on organiser-gérer l'offre de stationnement dans les centres des villes et villages ? Comment rendre les stratégies de stationnement cohérentes avec les objectifs du PDU ?

Éléments de contexte sur le stationnement

- > Pour supprimer les voitures dans les centres-villes, il faut agir sur le stationnement, mais aussi prévoir des transports en commun adaptés : « Une voiture va là où elle peut stationner ». Ainsi, les parcs-relais (P+R) couplés avec des couloirs bus permettent d'offrir une alternative pour entrer dans Aix.
- > Lutter contre le stationnement anarchique (sur trottoir, sur places handicapées...) demande des moyens humains considérables. La vidéo-verbalisation peut être un outil au service de la politique de stationnement.
- > Le coût du stationnement est un problème. Des solutions sont à trouver en termes de tarification selon les usages, de zonage...
- > Il convient de trouver une complémentarité entre stationnement des riverains (augmentation des places résidents en parkings en ouvrage dans Aix) et stationnement des pendulaires (orientés sur les P+R pour du stationnement de longue durée).

Le stationnement des 2 roues motorisés

- > Pour certains, la moto constitue-t-elle une alternative possible à l'usage de la voiture ?
- > Le stationnement des 2 roues motorisées provoque des dysfonctionnements (par exemple sur le Cours Mirabeau à Aix). On peut ainsi déplorer un problème de comportement comme pour la voiture. Ainsi, en matière de 2 roues motorisées, il y a différents usages (moto, scooter...) et différents publics (jeunes, aguerris, indisciplinés...).
- > D'après le CEREMA, une place sur 20 dans les linéaires de stationnement en centre-ville devrait être (ré)affectée à du stationnement 2 roues, correctement aménagé. Ainsi, il faudrait prévoir des places de 2 roues motorisées avec des consignes pour motards, notamment dans les parcs-relais et aux pôles d'échanges.
- > Pour les représentants des motards, « les accès sont difficiles et dangereux pour les 2 roues motorisés dans les parkings en ouvrage », du fait des revêtements utilisés, des pentes, des virages...

ACCES AUX ZONES D'ACTIVITES ET POLES D'EMPLOIS

Dans et vers les grandes zones d'activités du Pays d'Aix, quelles mesures faudrait-il adopter en matière de desserte en transports en commun, de stationnement, de covoiturage ?

L'essor du covoiturage

- > L'Automobile Club d'Aix et du Pays d'Aix gère le covoiturage sur les pôles d'emploi de la CPA (environ 100 adhésions par mois). Cette pratique se développe de plus en plus. Certaines entreprises proposent même des services pour les covoitureurs (100 places réservées à ST Micro par exemple).
- > Dans certaines communes, le covoiturage s'organise sur des parkings non prévus à cet effet.
- > Des parkings dédiés au covoiturage sont en projet (secteur de La Barque) à proximité des axes autoroutiers comme l'a déjà fait le CG13 à la sortie de Pertuis. Il conviendrait de développer encore plus ces infrastructures sur les délaissés routiers.

L'accès aux zones d'activités

- > Sur la ZA de Vitrolles, il existe de gros problèmes d'insécurité/dysfonctionnements, notamment dus aux poids lourds. Souvent, des poids lourds étrangers errent dans la zone, en se fiant à leur GPS par forcément à jour sans tenir compte de la signalisation. Il faut prendre des mesures dans les documents d'urbanisme pour les aménageurs de zones et entreprises.

SENSIBILISATION SUR DE NOUVEAUX USAGES

Selon vous, quelle politique de sensibilisation encourager ? Vers quels publics ? 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

- > Il est indispensable d'éduquer les enfants à la route et ses dangers : piste de circulation route et vélo, sensibilisation des scolaires dans les cars (angles de vues...), ateliers de sensibilisation dans les écoles, Semaines de la Sécurité Routière... Toutefois, avant de parler de sensibilisation des enfants, « il faut d'abord éduquer les parents ». Il existe ainsi des alternatives à la sanction et des compositions pénales. Les Semaines de la Sécurité Routière sont également très appréciées. Ainsi, 80% des jeunes qui ont des infractions sont issus de parents qui font des infractions. Le premier référent de l'enfant c'est le parent : « le parent est au centre du dispositif ».
- > En matière de sensibilisation, les seniors sont également une cible à prendre en compte.
- > Le traitement des abords des établissements scolaires reste une thématique compliquée : faut-il prévoir des dépose-minute ? On peut constater une différence entre le sentiment d'insécurité routière perçue et la réalité des accidents.
- > La répression doit être maintenue sous l'action des forces de l'ordre pour certaines catégories de personnes, les récidivistes notamment.

CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES SUR LA VOIRIE ET LA SECURITE ROUTIERE

La concertation sur les aménagements urbains

- > Associer les services de police dans les projets d'aménagements.
- > Intégrer les forces de police et les associations d'usagers (motards, 2 roues, PMR...), dans la conception des projets d'aménagements.
- > Prendre en compte les aménagements urbains en tenant compte des emprises foncières et en favorisant la sécurité des usagers, sans forcément imposer certains aménagements (pistes cyclables par exemple).

Mieux partager la voirie au profit de tous les modes de déplacements

- > Lutter contre l'incivisme et favoriser le partage de l'espace entre tous les modes de déplacements.
- > Partager l'espace urbain, pour la circulation et la sécurité de tous, dans le respect de leur mode de transport.
- > Prévoir des aménagements au service de tous les usagers.
- > Sécuriser l'ensemble des déplacements.

Sensibilisation et formation sur la sécurité routière

- > Prévoir des formations à la sécurité et au partage des voies.
- > Renforcer la sensibilisation des automobilistes à la route.