



Association La Parole aux Citoyens

Contribution à l'Enquête Publique

Plan de Déplacements Urbains de la Métropole AMP

L'association La Parole aux Citoyens est une association agréée Association Locale d'Usagers (ALU) pour la commune de Mallemort et ses environs. Dans ce cadre l'association s'implique dans l'élaboration des documents d'urbanisme et notamment le PDU Métropolitain.

La contribution ci-après est articulée en deux parties.

- Une première partie concerne des remarques générales valables pour l'ensemble des bassins de mobilité de la Métropole
- La seconde partie concerne des points plus spécifiques propres au bassin de proximité de Mallemort

1. Remarques générales

1.1. Réduire les délais d'élaboration des Plans Locaux de Mobilité

Selon l'action M04, la définition détaillée et la planification des améliorations de proximité, sont reportées dans des Plans Locaux de Mobilité (PLM) dont l'élaboration est planifiée sur 5 ans.

Dans certaines communes, ce délai très important pourrait conduire à ne rien engager d'ici 2027 et servir de prétexte pour retarder des travaux de proximité souvent attendus avec impatience par les usagers. Ceci est notamment le cas pour la définition des périmètres des zones 30, pour la définition et l'aménagement des cheminements piétons/vélo/PMR, pour l'aménagement de centres villes apaisés, la mise en place de rues scolaires, la rénovation des abribus, etc...

Au-delà des grands projets emblématiques qui mettront des décennies à voir le jour, il paraît important de **débuter rapidement les réflexions et les travaux de proximité** qui susciteront par ailleurs l'intérêt des usagers pour les problèmes de mobilité durable.

Propositions

Modifier l'action M04 page 167 en prenant en compte les points suivants :

- **Raccourcir à deux ans, au lieu de cinq ans, le délai d'élaboration des PLM.**
- **Dans ce cadre, des conventions pourront être passées avec les communes ou des groupements de communes pour la définition et la réalisation des travaux de proximité en concertation avec leurs habitants.**

1.2. Un besoin d'Aires Multimodales Locales dans chaque commune

Le PDU prévoit le développement du covoiturage (action R09 page 118). Il serait logique que chaque commune et chaque village puisse disposer d'une « aire de covoiturage ». Or ceci n'est pas le cas, le PDU semble concevoir le covoiturage comme le simple prolongement de ce qui se pratique déjà de façon informelle (en entrée d'autoroute ou sur certains parkings)

A titre d'exemple dans le PDU : l'aménagement de 3 aires de co-voiturage est planifié dans les communes de Sénas ou Mallemort (carte page 117), par contre rien n'est prévu dans des communes comme Charleval, Alleins ou Vernègues.

Par ailleurs, au-delà de la seule fonctionnalité de covoiturage ces aires pourraient être conçues comme des **Aires Multimodales Locales** permettant l'interconnexion entre plusieurs modes de déplacement (covoiturage, auto-partage, arrêt de bus, vélo, cheminement piéton,...)

Propositions

Modifier la rédaction de l'action R09 page 118 en précisant les points ci-après :

- **De façon systématique les aires de covoiturage devront être pensées comme des « Aires Multimodales Locales » offrant les services suivants : un parking covoiturage, un service d'auto-partage, un arrêt de bus, un parc vélo sécurisé et protégé des intempéries, un accès facile à pied depuis le centre urbain, des bornes de recharge électrique, des ombrières photovoltaïques ...**
- **Ces « Aires Multimodales Locales » sont à mettre en place dans chaque commune**
- **Des Aires Multimodales accessibles en transport en commune ou en vélo sont également à aménager aux entrées d'autoroute pour faciliter le co-voiturage inter-cité**

1.3. Une priorité à donner aux aménagements vélo de proximité

Aussi médiatique qu'il puisse être, le développement de 200 km de voies vertes cyclables (action V02) n'apparaît pas comme une priorité. Afin de réduire l'usage de la voiture, il sera bien préférable de financer en priorité les aménagements cyclables de proximité qui favoriseront l'utilisation du vélo au quotidien pour les habitants du territoire (action V03).

Aujourd'hui la démarche consiste souvent à agrémenter les bouts de voirie que l'on réaménage d'une portion de piste cyclable. Ces bouts de piste n'ont souvent aucune cohérence entre eux et ne répondent que rarement à de vrais besoins fonctionnels : assurer une liaison continue et sécurisée vers les groupes scolaires, les zones commerciales, les zones d'activités,...

Proposition

Dans l'action V03 page 82 ajouter la prescription suivante :

- Avant d'envisager des liaisons intercommunales, le système vélo global devra prendre en compte les besoins de proximité et privilégier les liaisons fonctionnelles internes aux agglomérations : des cœurs de villes vers les pôles de proximité (groupes scolaires, zones commerciales, zones d'activités,...)

1.4. Prise en compte des concepts de Rue Scolaire et de Mobilité Scolaire

Le concept de « Rue Scolaire » a tout récemment fait son apparition dans les grandes Métropoles, comme Paris, Lille ou Nantes. Ce concept, actuellement promu par le CEREMA, consiste à interdire, aux heures correspondantes, l'accès des voitures dans les rues où se font les entrées/sorties des écoles.

La Métropole AMP se doit également de promouvoir ce nouveau concept.

Propositions

Dans l'action EP03 page 148 il est proposé d'ajouter les points suivants :

- Envisager systématiquement la mise en pratique du concept de « Rue Scolaire » dans tous les espaces concernés.

Dans le même ordre d'idée et afin de promouvoir une éco-mobilité active dans les écoles, il est proposé d'ajouter le point suivant à l'action EP03:

- Réaliser des Plans de Déplacements Scolaires dans toutes les communes de plus de 3500 habitants.

Nota : la mobilité scolaire et l'apaisement des abords des écoles devraient faire l'objet d'une action spécifique du PDU

1.5. La nécessité de renforcer le processus de concertation avec les usagers

Concernant l'organisation des transports en commun, le besoin d'une meilleure concertation avec les usagers et les associations concernées est manifeste. A titre d'exemples :

- Courant 2019 dans le Territoire du Pays Salonais, le réaménagement des lignes Libébus et des horaires correspondants a été réalisé sans aucune concertation avec les usagers ou autres parties prenantes (lycées, entreprises,...). Ce réaménagement a conduit à de nombreuses difficultés pour les usagers, notamment pour les lycéens ou pour la desserte de certains secteurs (exemple : hameau de Pont Royal à Mallemort). Suite à la multiplication des protestations, des adaptations ont dû être faites en rattrapage mais leur mise en place a nécessité plusieurs semaines.

- De même en 2019, l'annonce de la suppression de la ligne L87 (Aix-Cavaillon), sans aucune concertation avec les usagers ni aucune solution de remplacement, a conduit à un mouvement de protestation et à la mise en place précipitée d'une solution palliative (création de la ligne 287).

Bien entendu un véritable processus de concertation devra être mis en place avec les habitants pour tous les types de mobilité et notamment lors de l'établissement des plans Locaux de Mobilité

Un processus de concertation a bien été mis en place lors de l'établissement du PDU. Cependant il semble que celui-ci ait été peu relayé par les communes auprès des habitants et des usagers concernés.

Proposition :

Ajouter la prescription ci-dessous dans l'action TC13 page 104 :

- **De façon systématique, un processus de concertation avec les usagers et les différentes parties prenantes sera mis en place pour toute modification importante de desserte des transports en commun.**

2. Points spécifiques concernant la commune de Mallemort et les communes du Val Durance

2.1. Un sentiment d'injustice entre territoires

Historiquement, l'ex territoire Agglopoles Provence n'a pas développé une offre de transport en commun comparable à celle mise en place dans le Pays d'Aix. En conséquence un fort sentiment d'injustice est ressenti par la population concernant l'offre de transport en commun à Mallemort, Charleval, Vernègues/Cazan ou Alleins. A titre d'exemple :

- Une commune en périphérie du Pays d'Aix comme La Roque d'Anthéron (5800 habitants environ) bénéficie de 35 liaisons (21 liaisons vers Aix, 8 liaisons vers Salon et 6 liaisons vers Pertuis, ainsi que de 3 liaisons vers Aix le dimanche).
- A l'inverse une commune du Pays Salonais comme Mallemort (plus de 6000 habitants) ne dispose que de 22 liaisons (19 liaisons vers Salon, seulement 3 liaisons vers Aix, avec un risque de suppression), et aucun transport en commun le dimanche.
- Pour les étudiants et les actifs, rejoindre Aix en Provence en transport en commun est une « vraie galère ».
- A Mallemort, certains arrêts fréquentés ne disposent pas d'abribus des deux côtés et l'abribus Salvador Dali est pour le moins « surréaliste » !

Proposition

Ajouter la prescription ci-dessous dans l'action TC13 page 104

- **En améliorant le niveau de service dans les zones déficitaires, la réorganisation des réseaux de proximité visera à rétablir l'équité entre communes équivalentes de la Métropole.**

2.2. Faible desserte de la « zone blanche » du Val Durance à prendre en compte dans les documents d'urbanisme SCOT et PLUi

L'amplification des problèmes de déplacement et de transport vécue ces dernières décennies est essentiellement liée au phénomène de « périurbanisation galopante » propre à notre Métropole.

Les communes périphériques, les plus éloignées des pôles d'activités et d'emplois, se livrent une concurrence acharnée dans la course aux lotissements et à l'étalement urbain. Conséquence : des trajets domicile-travail de plus en plus longs et une saturation des accès aux grands pôles d'activités.

La carte page 295 présente l'amélioration que le PDU se propose d'apporter dans la desserte de ses habitants.

Cette carte fait apparaître des « zones blanches » éloignées de plus de 15 minutes de voiture de tout parking relais offrant un haut niveau de service de mobilité.

Pour l'essentiel ces « zones blanches » correspondent à des zones peu ou pas du tout habitées (massifs de la Sainte Victoire, Sainte Baume, de l'Etoile,...).

Toutefois, le Nord du Territoire Métropolitain du Val de Durance (les communes de : Mallemort, Charleval, La Roque d'Anthéron, Vernègues/Cazan, Alleins, Rognes, etc) constitue une zone blanche peuplée de 20.000 habitants (soit l'équivalent de la population de Pertuis) qui resterait mal desservie par les transports en commun. Dans cette zone, l'utilisation de la voiture pour les déplacements interbassin restera souvent une obligation.

Propositions :

Ajouter les prescriptions suivantes dans l'action PEM06 page 138

- **Dans les zones blanches du PDU, le SCOT et les PLUi devront limiter la croissance de la population à un niveau sensiblement inférieur au niveau de 0.4% envisagé pour l'ensemble de la Métropole. Une limitation à 0,2% est proposée**
- **Pour ne pas accentuer l'effet « zone blanche » et le sentiment d'injustice, une priorité sera donnée aux communes concernées pour établir leur Plan de Mobilité (adaptation des transports en commun, schéma directeur des modes actifs, Plan piéton, Plan vélo, Plan de mise en accessibilité,...)**

2.3. Les besoins en liaisons transverses mal pris en compte

En page 261, le Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Salon est présenté comme le principal point d'accès aux liaisons interurbaines pour l'ensemble du bassin Nord-Ouest. Le but serait de contraindre les usagers à passer par Salon afin de favoriser l'attractivité de cette ville !!!

Vu de Mallemort, faire systématiquement passer les liaisons interurbaines par le PEM de Salon Gare (notamment pour aller vers Aix) ne peut pas répondre aux besoins des usagers. Accéder à ce PEM restera toujours difficile : il faut en effet traverser un centre-ville bien souvent saturé : embouteillages, bus en retard, perte de temps... Ignorer l'axe historique et culturel de la National 7 pour aller vers Aix (ou Avignon) depuis Mallemort et le Val Durance ne peut permettre le basculement du « tout voiture » vers les transports en commun.

Il convient de proposer un véritable service de transport en commun vers Aix en Provence. Un prolongement de certains bus de la ligne 240 Aix-Lambesc ou un service de minibus régulier est à mettre en place.

Par ailleurs, les besoins de transversalité vers le reste du département (Arles) ou vers le Vaucluse (Avignon, Cavaillon) ne sont quasiment pas pris en compte dans le PDU. Rappel : de Mallemort il est plus facile d'aller prendre le TGV à Avignon qu'à Aix...

Ajouter les prescriptions ci-dessous dans l'action TC13 page 104

- **En améliorant le niveau de service des territoires déficitaires, la réorganisation des réseaux de proximité visera à rétablir l'équité entre communes équivalentes de la Métropole.**
- **Un véritable service de transport en commun depuis les communes du Val Durance (Mallemort, Charleval, Alleins, Verguènes/Cazan) vers Lambesc puis Aix sera mis en place**

2.4. Echangeur Salon Nord

Cet échangeur permettra de réduire les embouteillages et la pollution dans le centre-ville de Salon de Provence. A titre d'exemple, il permettra de gagner environ 20 minutes sur un trajet Mallemort-Marignane (depuis Mallemort, il n'y aura plus besoin de faire 10km en sens inverse pour aller prendre l'autoroute à Sénas !).

Afin d'inciter les automobilistes à ne pas traverser Salon, il conviendra que le tronçon Salon-Nord/Salon-Sud soit gratuit (comme ceci est notamment le cas à Arles). L'absence de péage permettra en outre de réduire l'emprise au sol de l'échangeur.

Propositions

Dans l'action R17 page 121 ajouter les précisions suivantes :

- **La finalisation de l'échangeur Salon Nord est une opération à planifier en priorité pour décongestionner le centre-ville de Salon de Provence. Le tronçon Salon-Nord/Salon-Sud sera gratuit.**
- **L'aménagement de cet échangeur devra prévoir l'implantation d'une Aire Multimodale (arrêt de bus + aire covoiturage + accès vélo)**

2.5. Nouveau Lycée de Lambesc

Il sera bien plus facile et rapide pour les élèves de Mallemort, Charleval, Alleins et Vernègues/Cazan, de rejoindre le nouveau lycée de Lambesc, plutôt que les lycées du centre-ville de Salon qui nécessitent de traverser du Nord au Sud un centre-ville saturé.

Des liaisons de transports en commun régulières devront être mises en place entre les communes concernées du Val Durance et Lambesc (prolongement de la ligne 240).