



ADAVA Pays d'Aix

Association pour le développement du vélo, de la marche et des transports en commun dans le Pays d'Aix

Aix-en-Provence, le XXX mai 2021

Commission enquête publique PDU
Métropole Aix-Marseille Provence,
58, Boulevard Charles Livon,
13007 Marseille

OBJET : Enquête publique PDU

Remarques sur le Plan de Déplacement Urbain Aix-Marseille-Provence 2020-2030

L'ADAVA Pays d'Aix est une association créée il y a 30 ans (1991) qui milite pour une approche globale des déplacements. Forte de plus de 600 adhérents actifs, L'ADAVA Pays d'Aix revendique une nouvelle politique de l'espace public permettant le développement des modes actifs et des transports publics en réduisant la place que la voiture monopolise aujourd'hui. L'ADAVA œuvre plus particulièrement au développement du vélo. L'ADAVA est basée à Aix-en-Provence et comporte des antennes à Bouc Bel Air, Calas, Gardanne, Lambesc, le Puy Sainte-Réparade, Les Pennes-Mirabeau, Meyreuil, Simiane, Venelles et Vitrolles.

L'ADAVA bénéficie notamment d'une convention avec la ville d'Aix, et à ce titre est régulièrement consultée au titre d'expert en mobilité durable par les différentes institutions du territoire (communes, territoire du pays d'Aix, Métropole Aix-Marseille Provence, Département des Bouches-du-Rhône). Elle est membre du réseau RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence) et adhérente de la FUB (La Fédération des Usagers de la Bicyclette).

En préalable, nous voudrions souligner notre étonnement de constater que lors de la visioconférence de lancement de l'enquête publique, la présentation en a été faite uniquement par des fonctionnaires. Compte-tenu de l'importance du sujet et des enjeux, qui sont à l'origine de la création de la Métropole Aix-Marseille Provence, ce constat est pour le moins inquiétant, et traduit bien **l'absence de volonté politique** de prendre en charge le dossier transports, et encore plus celui du vélo.

Suite à la lecture attentive de ce projet de Plan de déplacement urbain, nous émettons les remarques et propositions ci-dessous :

A – DES MESURES INSTITUTIONNELLES INCITATIVES

1°) Réseau vélo structurant : une démultiplication des compétences voirie avec des objectifs contradictoires :

Le PDU doit s'engager sur l'**accélération du transfert (fusion) des compétences voirie** communale et départementale à la MAMP (p27 du PDU) et sur la création de règles d'aménagement plus contraignantes pour les collectivités. Sans cela, les recommandations issues par exemple des études de faisabilité financées par la MAMP pour l'élaboration du Plan vélo Métropolitain avec ses 16 lignes de Vélo Sécurisées (LVS) passant notamment par Bouc Bel Air, Gardanne, Venelles et Aix-en-Provence risquent de ne pas voir le jour à court et même à moyen terme.

La multiplication des compétences voirie (Département, DREAL, communes, MAMP), à laquelle s'ajoutent les divergences de points de vue sur les enjeux écologiques entre des responsables de communes voisines ne permettent pas aujourd'hui d'assurer la continuité et la cohérence des infrastructures métropolitaines interurbaines.

On peut citer pour exemple, la RDN8 à Bouc-Bel-Air, située sur la ligne n°4 du plan vélo structurant MAMP. Cette dernière risque de ne pas voir le jour car la mairie à qui le département a délégué la compétence sur le tronçon RDN8 ne souhaite pas reprendre les aménagements existants (bandes cyclables) pour les rendre conformes aux recommandations de ligne sécurisée de la MAMP (site propre). Arguments avancés par la mairie (parmi d'autres) : "contraintes convois exceptionnels empêchant tout aménagement ayant une emprise trop importante sur la voirie". Refus systématique des feux de circulation même pour sécuriser des traversées (piétons et vélos). Aménagements existants trop récents pour être repris, etc ...

Bilan de la démultiplication des compétences sur la RDN8 :

- exemple la ligne n°4 du Plan Vélo Métropolitain : tronçon Boucain RDN8 en agglo (compétence département déléguée à la mairie).
- Carrefour 3 pigeons : compétences DREAL (carrefour), département (accès sud hors agglo), Mairie de BBA (accès sud en agglo).
- Zones activité PAAP compétence MAMP. Tronçon 3 Pigeons nord - Luynes - Pont de l'Arc : département (hors agglo et pour le pont proprement dit), MAMP (entrée agglo, PAAP), ville d'Aix pour le centre de Luynes et les carrefours du pont de l'Arc (en agglo).

Sachant qu'un seul des acteurs impliqués peut bloquer l'ensemble du processus et du dispositif, comment imaginer assurer une quelconque continuité des infrastructures, seul moyen de développer en sécurité une pratique active ?

2°) Une formation des élus et des agents municipaux

Sans une **sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable, de nombreux freins à la mobilité sont constatés par simple ignorance.

Exemple 1 : Hervé Granier, maire de Gardanne depuis son élection en 2020, à l'instar de nombre de ses homologues de villes moyennes, a fait de la revitalisation du centre-ville et de ses commerces un de ses principaux objectifs. Dans ce but, il a prévu d'une part de remanier le

Cours (récemment entièrement rénové et devenu un espace agréable, partagé harmonieusement entre tous les usagers) de façon à augmenter sa capacité de stationnement auto (se basant sur l'adage bien connu "No parking, No business"), et d'autre part de modifier le plan de circulation pour favoriser le passage auto par le cours.

L'ADAVA lui a adressé un long courrier fin 2020 pour tenter, en vain malheureusement, de le dissuader de mener à bien ce projet, en expliquant qu'il allait à l'encontre de la tendance actuelle consistant à encourager le stationnement auto en périphérie afin de rendre vivable les centres villes, et qu'au contraire les commerces pourraient bénéficier du développant de l'usage des transports doux, de potentielles navettes mises en place entre le nouveau PEM et le centre, etc...

Exemple 2 : L'ADAVA a participé courant 2020 à de nombreuses réunions dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur_Cyclable de Gardanne et de la partie gardannaise de l'itinéraire cyclable métropolitain n°5.

Au cours de ces réunions, lorsque l'intervenant du BET Eureca, chargé de ces études, suggérait la moindre suppression de stationnement auto ou autre réduction de la place dédiée à l'auto sur la voirie, au profit des aménagements cyclables, les agents de la ville s'y opposaient quasi systématiquement. L'ADAVA a essayé d'expliquer qu'effectivement le chemin vers la mobilité durable devrait fatalement parfois s'accompagner d'arbitrages un peu difficiles en défaveur de l'automobile et qu'il fallait en être conscient.

L'ADAVA suggère, au regard de ces deux exemples, que la Métropole prenne en compte si possible la **nécessaire sensibilisation/formation des élus et agents des communes** à la mobilité durable.

3°) Généralisation des plans vélo communaux

Du point de vue de l'ADAVA, une condition nécessaire à l'atteinte de l'objectif de part modale de 5% pour le vélo d'ici 2030 dans la Métropole est que toutes les communes se dotent d'un plan vélo, celui-ci pouvant être réalisé, selon la taille de la ville, soit par ses services ou par un BET spécialisé (au moins pour la partie voirie de ce plan, appelée Schéma Directeur Cyclable).

L'ADAVA suggère par conséquent que la Métropole encourage les communes qui n'en sont pas encore dotées, à élaborer un **plan vélo**, sachant de surcroît qu'il ne s'agit pas d'un travail onéreux et que des aides nationales à son financement existent.

Plus globalement quelle garantie avons-nous que les recommandations du PDU seront bien prises en compte dans les Plans Locaux de Mobilité (PLM) ? Ont-ils un caractère obligatoire ? Quelle cohérence entre les différents plans communaux ? Que se passera-t-il s'ils ne sont pas mis en œuvre ?

4°) Intégration de représentants des cyclistes lors des études des aménagements de voirie

L'absence de dialogue et de concertation sur les infrastructures, au moment de leur conception, aboutit à des erreurs manifestes et le plus souvent irrécupérables, mettant en danger les personnes concernées par les aménagements, et les rendant de fait inutilisables.

C'est le cas pour plusieurs itinéraires cyclables du schéma directeur cyclable qui traversent la ville d'Aix-en-Provence. Les derniers aménagements cyclables réalisés à Aix-en-Provence (pont de l'hippodrome, pont de la Guiramande,...) comportent des erreurs de conception qui les rendent dangereux ou peu pratiques pour les cyclistes. Pour éviter que ces erreurs ne se

reproduisent lors de la réalisation des nouveaux itinéraires cyclables inscrits au PDU, nous demandons à ce que **les associations de promotion du vélo (comme l'ADAVA) soient régulièrement consultées, à chaque phase des projets** (du plan général jusqu'aux plans de détail ou autrement dit depuis l'étude de faisabilité jusqu'à l'AVP pro). L'ADAVA apportera son expertise auprès des services concernés, qui ont encore très peu d'expérience dans le domaine des aménagements cyclables et ne sont que rarement des usagers du vélo.

5°) Type d'aménagements cyclables sur « les axes vélos structurants » :

En page 80 du PDU, il est indiqué « *Sécurité : les aménagements seront principalement des pistes cyclables en milieu urbain dense et apaisé ; d'autres types d'aménagements pourront être déployés notamment des bandes cyclables* ».

Que faut-il en déduire concernant les aménagements hors milieu urbain dense ? La majorité des itinéraires vélo proposés sur les cartes du PDU relient les villes et sont donc hors milieu urbain dense. Pour assurer la sécurité des cyclistes **sur les grands axes tout particulièrement, sur lesquels les voitures roulent souvent à vitesse élevée, il est essentiel d'avoir des pistes cyclables** (séparées de tout trafic routier et piétons) et non pas des bandes cyclables.

Il serait souhaitable de détailler sur les cartes des 16 lignes vélo sécurisées prévues dans le PDU quels tronçons seront en pistes cyclables et quels tronçons ne le seront pas.

6°) La liaison Aix/Marseille :

- En page 81 du PDU, pourquoi la carte ne fait-elle pas apparaître **un itinéraire complet entre Aix et Marseille** ? Il manque un tronçon au milieu. Comment imaginer que d'ici 10 ans les deux principales villes de la métropole, distantes de 35 km, ne disposent pas d'une ligne vélo sécurisée du Plan vélo métropolitain ?
- Concernant la liaison ferroviaire : **pas de gare prévue à Luynes** (15 000 habitants), pas de gare prévue à **la Calade** pour desservir les habitants d'Eguilles, Puylricard et Venelles ?
- Concernant la liaison par autocar qui assure une desserte à haut niveau de service mais seulement de centre à centre, pourquoi ne pas envisager comme en région parisienne **un arrêt intermédiaire sur autoroute** pour que les habitants de Luynes, des Milles et d'Eguilles entre autres puissent garer leur voiture dans un P+R et se rendre en car à Marseille plutôt que de devoir aller dans le centre-ville d'Aix où ils ne vont de toutes façons pas (embouteillages et stationnement payant) ?

7°) La liaison entre les territoires

- Le PDU privilégie les projets de transports entre la ville-centre (Marseille) et chacun des autres territoires, sans prendre en compte les besoins transversaux entre les différents territoires qui la composent d'Est en Ouest, et desservent notamment des équipements structurants entre les différents bassins de population, comme la gare Aix-TGV, l'aéroport Marseille-Provence, les différentes zones d'activités, etc. ?

8°) Planning prévisionnel des investissements pour les axes vélos structurants :

- En page 85, il est indiqué que 150M€ sont prévus pour réaliser 500km d'axes structurants d'ici 2030 ; cela représente environ 20M€ par an. Est-ce bien programmé comme cela?
- Il serait souhaitable de préciser **le prévisionnel de dépenses par année** puis de **communiquer annuellement sur les réalisations et les coûts des axes vélos structurants.**

9°) Stationnement vélo hors compétences collectivités

- Le PDU devrait proposer **des mesures pour inciter les gérants d'espaces d'activité privés** (centre commerciaux, bureaux, ...) ne dépendant pas des zones gérées par les collectivités à réserver et **équiper des espaces de stationnements pour vélos** (arceaux, abris sécurisés) au plus près des lieux fréquentés par leur clientèle. Nous n'en avons pas trouvé.
- Il en va de même pour **le stationnement sécurisé des vélos en milieu résidentiel** qui n'existe quasiment pas, que ce soit en centre-ville et dans les quartiers avec immeubles. C'est là un obstacle au développement de l'usage de la bicyclette.

10°) L'éco-mobilité scolaire

Pour atteindre l'objectif de 5% de part modale pour le vélo dans les déplacements à l'horizon 2030 suppose de mener une politique cyclable efficace pour stimuler simultanément l'ensemble du "système vélo", tout en identifiant des priorités pertinentes et les plus consensuelles possibles afin d'anticiper au mieux les oppositions, liées à l'ancrage très important dans le "tout automobile" de la culture locale. Un bon angle d'attaque, choisi par d'autres métropoles il y a quelques années et encouragé à l'échelle du pays, est l'**éco-mobilité scolaire**.

Les facteurs qui ont permis à cette question d'émerger sont multiples : réactions face à la pollution, insécurité due à la vitesse des véhicules motorisés, désordres résultant de comportements incivils, prise de conscience de la situation d'exclusion faite aux enfants dans la ville et de l'intérêt d'adopter des modes de déplacements actifs, bons pour la santé des habitants et le bien-vivre en ville.

L'ADAVA est donc d'avis qu'en profitant de l'expérience acquise ailleurs et des nombreux outils existants à l'échelle nationale (programmes Mobiscol, "Une voirie pour tous" et SRAV, association "Rue de l'Avenir", etc...) MAMP devrait promouvoir l'éco-mobilité scolaire dans son PDU.

Source : [webinaire "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants"](#) du Cerema/Rue de l'Avenir du 23/03/2021.

B – DES EXEMPLES A AIX-EN-PROVENCE

1°) Concernant le vélo à Aix et dans les communes environnantes

S'agissant d'Aix-en-Provence :

« AU SEIN DE L'ESPACE PUBLIC, PRIORITÉ AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES. *Une régulation de la place de la voiture en ville est primordiale pour soulager la pression que subit l'espace public et redonner une place plus importante aux piétons, cyclistes et modes de transports les moins polluants ».* (p.202 du PDU)

Affirmer, comme dans les PDU précédents, qu'il faut **redonner sa place au vélo** est un bon principe mais encore faut-il se donner les moyens de le faire, ce qui n'a pas été le cas. Quelles garanties que l'histoire ne se répète pas et que la place du vélo et des piétons ne reste pas la portion congrue ?

« De la même manière, des axes vélos sécurisés offriront une alternative à la voiture pour les déplacements internes au bassin mais également depuis les communes et villages situés à proximité. L'objectif est de pouvoir relier le centre-ville dans un rayon de 30 minutes à vélo, soit 8 à 10 km environ en tenant compte de l'utilisation des vélos à assistance électrique. Les services vélos en déployés (stationnements, stations d'entretien et réparation, maison du vélo, location etc.) faciliteront la pratique cyclable et encourageront les nouveaux utilisateurs à se mettre en selle; » (p.204 du PDU)

Une belle déclaration d'intention pour un réseau cyclable intercommunal à laquelle nous souscrivons pleinement mais **concrètement**,

- **quelles sont les propositions ?**
- **quelles garanties de leur réalisation ?**

Cela fait quelques décennies que nous attendons des aménagements cyclables de nature à disposer d'un vrai réseau cyclable.

2°) Accès cyclables aux écoles d'Aix-en-Provence :

Contrairement à d'autres villes, il n'est pas mentionné que **des pistes cyclables seront réalisées à proximité des écoles d'Aix-en-Provence**. C'est un prérequis indispensable pour que les enfants puissent venir en vélo à l'école (et que leurs parents acceptent). Est-il prévu une action spécifique pour accéder avec des pistes cyclables aux principales écoles de la ville d'Aix?

2°) Aix-en-Provence : Aménagement cyclable de la traversée de l'autoroute au niveau de l'échangeur du Pont de l'arc (RN8)

Sur la carte page 203, la traversée de l'autoroute au niveau de l'échangeur du pont de l'Arc à Aix-en-Provence n'est pas mentionnée alors que c'est un axe très structurant et qu'un projet de requalification des deux rond-points est en cours de conception. Il n'est pas réaliste de penser que les cyclistes feront un détour par le pont du parc relais Krypton car le parcours est nettement plus long.

3°) Aix-en-Provence : le parking relais du Krypton (900 places)

Le parc-relais Krypton est très souvent complet alors qu'il y a très peu d'étudiants en période de pandémie et que la faculté des sciences économiques à proximité dans la Pauliane (Plan Campus) n'est pas encore construite. Quel programme de construction d'autres P+R ? Aucune information sur le sujet.

CONCLUSION : UN MANQUE D'AMBITION

A l'heure du changement climatique, de la pollution de l'air excessive, des économies d'énergie, des questions de santé publique (obésité, virus, maladies neurodégénératives, etc), tous les documents de planification prônent le développement des modes actifs (vélos et marche à pied).

Ce PDU a beau en avoir intégré les principes, il le fait de façon minimaliste sans prendre suffisamment en compte le fait que **l'offre crée la demande**. Ce manque d'ambition (5% de part modale pour le vélo quand l'objectif gouvernemental est de 9%) va aggraver le retard de la Métropole en matière d'aménagements cyclables, qui est déjà de l'ordre de la trentaine d'années.

Nous souffrons cruellement du manque de volonté politique pour des aménagements cyclables sécurisés et le PDU n'est pas à la hauteur des besoins et des attentes.

Pour l'ADAVA
Olivier Domenach
Président

