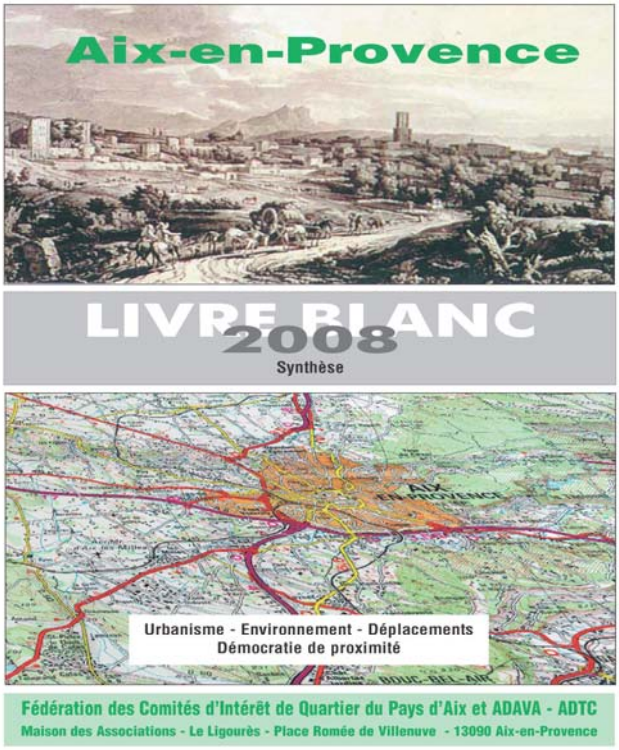


Quelques informations pour lire au mieux ce texte

Celui-ci contient deux tomes avec leur sommaire

SYNTHESE

TEXTE INTEGRAL

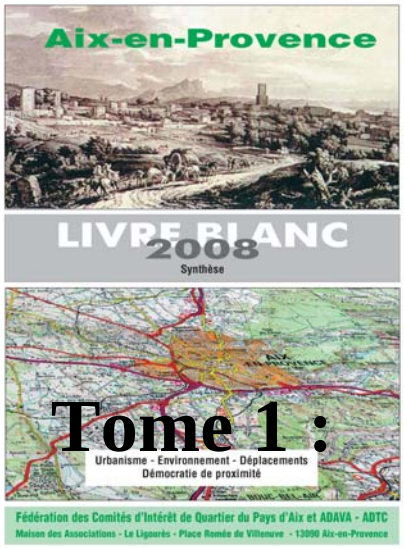
Pour accéder au contenu

- Utiliser la souris ou les flèches du clavier pour le changement de page
- Dans les **Sommaires** de chacun des deux tomes cliquez sur la ligne correspondant à chaque chapitre, pour accéder au contenu de celui-ci.
- Au bas de chaque page un **Rond ROUGE** vous renvoie au Sommaire
- En utilisant les touches « **CTRL** » et « **f** » vous avez la possibilité par un petit menu de rechercher un mot particulier dans l'ensemble du document
- Pour sortir du mode « pleine page » utiliser la touche « **ECH** » en haut à gauche du clavier

BONNE LECTURE

Page suivante

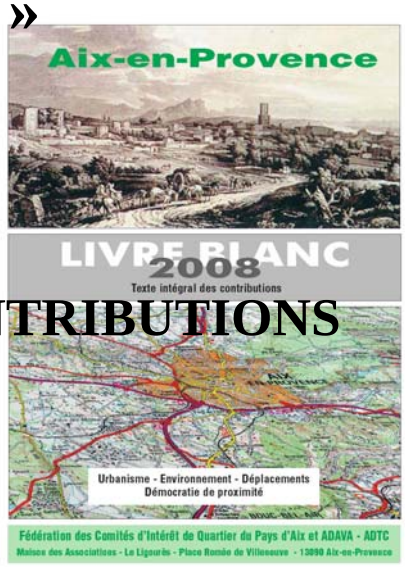
AIX-EN-PROVENCE



LIVRE BLANC
2008

Tome 1 : **Document de SYNTHESE**

- _ Pourquoi un livre blanc
- _ Vocation des comités de Quartier
- _ Méthode d'Analyse et Propositions
- _ Concertation ?
- _ Synthèse de nos analyses
- _ Dossiers Brûlants
- _ Stratégie de Rééquilibrage
- _ Plan « Qualité Urbaine »
- _ Démocratie Locale
- _ Conclusion

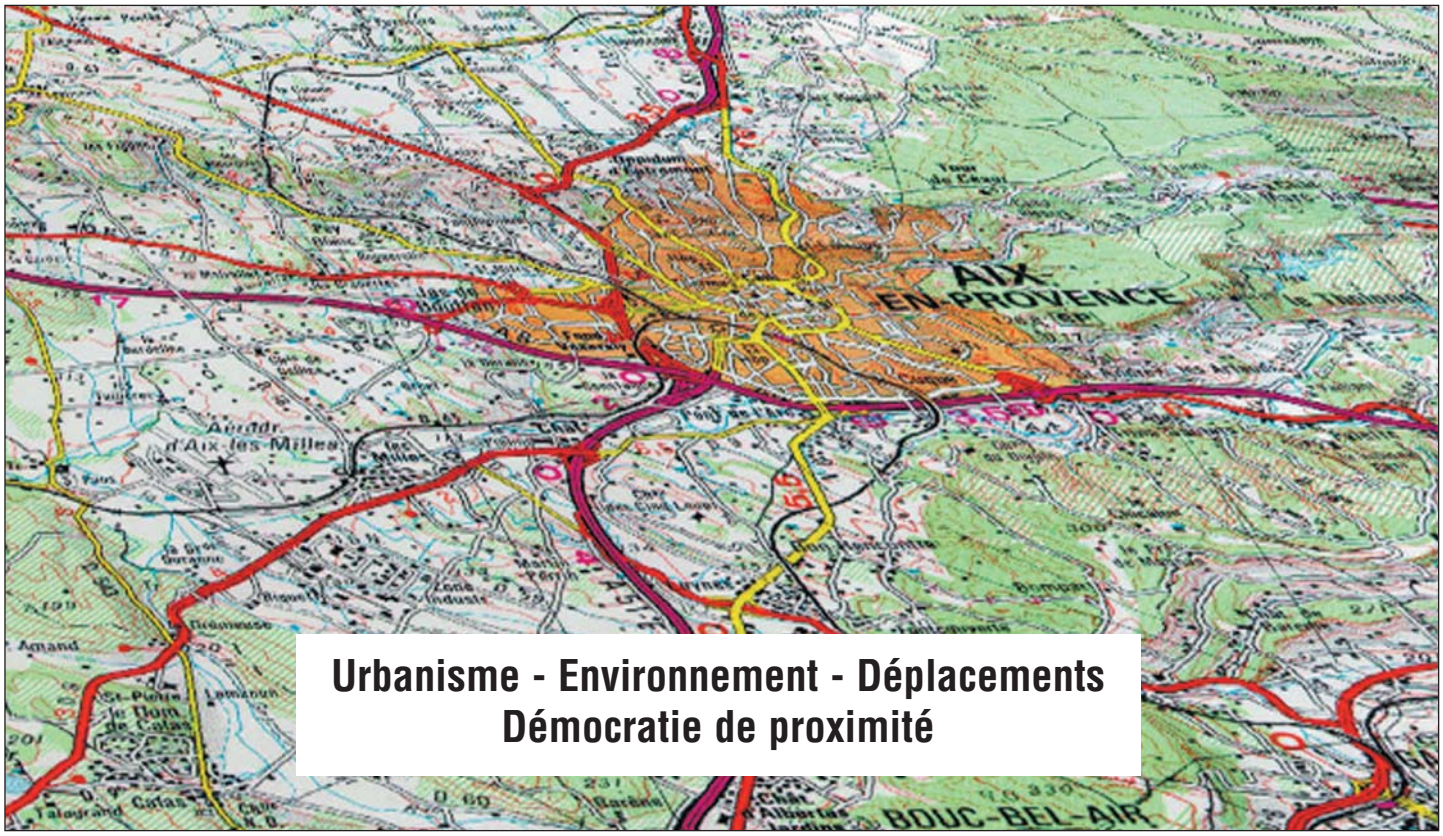


Tome 2 : **Texte Intégral des CONTRIBUTIONS**

Fin de lecture du Document

LIVRE BLANC 2008

Synthèse



Urbanisme - Environnement - Déplacements
Démocratie de proximité

Fédération des Comités d'Intérêt de Quartier du Pays d'Aix et ADAVA - ADTC

Maison des Associations - Le Ligourès - Place Romée de Villeneuve - 13090 Aix-en-Provence

INTRODUCTION

1- POURQUOI UN LIVRE BLANC ? POURQUOI MAINTENANT ?

L'année 2008, avec les élections municipales qui entraîneront également des changements dans la composition de la CPA, sera l'année cruciale pour l'avenir de notre Ville et de la Communauté du Pays d'Aix.

La Fédération des Comités de Quartier d'Aix-en-Provence voulait être prête à questionner sans complaisance les équipes en compétition pour l'élection municipale, sur leur conception de la Ville et leurs projets et leur faire connaître son point de vue dans les domaines de l'Urbanisme, de l'Environnement, des Déplacements, qui sont les principaux domaines de compétence des Comités de Quartier.

Il nous fallait pour cela élaborer un document de synthèse afin d'effectuer le questionnement le plus complet possible, mieux informer nos adhérents, proposer nos solutions et disposer tout au long du prochain mandat d'un outil permettant l'évaluation des réalisations de la Municipalité élue en 2008, au regard de nos critères spécifiques, sans nous laisser impressionner par la communication institutionnelle de cette future Municipalité

La rédaction de ce Livre Blanc a eu le mérite, entre autres vertus, de nous obliger à faire un effort considérable de réflexion, de compromis et de synthèse entre les différentes tendances recensées dans le débat interne à notre Fédération.
Cet effort, poursuivi pendant plus de trois ans et demi, nous a permis d'être plus clairs sur ce que nous souhaitions pour l'avenir de notre ville en matière d'urbanisme, de déplacements, d'environnement et de démocratie de proximité.

L'autre motivation de notre travail de fond a été la perspective de la préparation d'un Plan Local d'Urbanisme, considérée comme une urgence dès l'arrivée aux affaires de la présente Municipalité, et votée comme telle en juillet 2001.
Elle fut pour nous un élément déclenchant de cette vaste réflexion.

Nous avons été sur ce plan cruellement déçus de constater que du côté de la Municipalité, avec laquelle nous comptions entamer un dialogue constructif sur ces sujets, « la montagne a accouché d'une souris » : l'urgence est devenue une préoccupation lointaine, car dangereuse en termes électoraux ! Il a fallu cinq années à cette Municipalité pour comprendre qu'elle n'était pas en mesure de mener à bien ce projet, certes complexe, pendant le présent mandat…

Un « Document préparatoire au PADD », voté à la hâte en Conseil municipal en avril 2005, nous a été transmis comme étant un résumé de la pensée de la majorité de nos élus en matière d'urbanisme et d'environnement: nouvelle déception, car ce document est en réalité la reprise d'un grand nombre d'idées générales, en matière de protection de la nature, de lutte contre la pollution, la circulation automobile et diverses nuisances, de restriction à la consommation d'espaces naturels, toutes idées politiquement correctes et communément admises par le plus grand nombre, énoncées déjà dans la loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU)de décembre 2000 .

Pas la moindre idée novatrice ni vision globale dans ce document d'avril 2005, mais ici ou là l'annonce furtive de projets très importants -sur lesquels aucun détail n'est fournicomme une urbanisation envisagée à la Calade ou au Sud - 0uest de la Beauvalle !

On comprendra donc que devant ce vide, nous ayons eu le souci de définir ce que nous souhaitons (et parfois redoutons !) pour notre Ville.

Enfin, ce Livre Blanc arrive à une période charnière, alors que des réformes administratives et techniques très importantes ont été mises en place (émergence de la CPA comme enceinte majeure des décisions locales), et que des documents en principe essentiels ont été élaborés (Plan de déplacements urbains, Projet d'Agglomération, Programme local de l'Habitat, Charte de l'Environnement) ou sont en cours d'élaboration (Schéma de Cohérence territoriale notamment).

Il était en particulier essentiel à nos yeux de vérifier que le Plan de déplacements urbains, malgré son peu d'audace par rapport aux enjeux, n'était pas seulement un document « académique », mais un engagement réel des élus, en pointant les réalisations effectives de ce Plan sur le terrain et les implications de ces premières réalisations sur l'urbanisme et l'environnement de notre Cité.

Car parallèlement, les difficultés de la vie à Aix-en-Provence deviennent plus aiguës, en raison de la croissance naturelle et de l'attractivité économique de notre Région…Nous ne pouvions évidemment pas rester en dehors de ce débat citoyen!

2- LA VOCATION DES COMITES DE QUARTIER

Les Comités de Quartier ont essentiellement fait part, dans le passé, de leurs réactions et de leurs revendications face aux problèmes quotidiens rencontrés par les habitants de leurs quartiers respectifs (voirie, assainissement, manque d'équipements, problèmes de transports, etc…), sur un mode « syndical », défensif, et dans la majeure partie des cas, de façon dispersée, exceptionnellement en se groupant par zone géographique lorsque le problème dépassait le cadre strict du quartier.

Ces réactions et ces revendications, pour légitimes qu'elles aient été, et continuent de l'être, absorbaient l'énergie des responsables au détriment d'une vision plus large, plus globale des problèmes de notre Ville, a fortiori de notre Région !
Cela tient sans doute à une tradition française, attachée au voisinage, au « clocher », mais plus certainement au fonctionnement associatif de nos Comités, avec leur autonomie à préserver sous peine d'éclatement, ou d'affaiblissement progressif par manque d'homogénéité et de dynamisme lorsque le territoire représenté est trop vaste

La tentation est d'ailleurs grande, chez certains élus, surtout lorsqu'ils peinent à trouver des solutions aux problèmes posés, de nier la représentativité des Comités de Quartier, voire parfois de les manipuler ! Cela est humain… Nous sommes parfois écoutés mais peu souvent compris par les pouvoirs publics et leurs services, qui nous considèrent d'abord et avant tout comme des lobbies ou des syndicats déguisés, en tout cas comme l'expression d'intérêts catégoriels et rarement comme des sortes d'experts du « terrain », capables à ce titre de faire des remarques pertinentes sur les grands projets et des propositions réalistes !

Dans la présente démarche nous avons donc voulu à la fois éviter l'écueil de la dispersion des réactions dans les grands débats en cours (Circulation et transports : position par rapport au PDU; Urbanisme et environnement : propositions en vue du futur PLU, en particulier), et montrer notre attachement à une certaine hauteur de vues et à la globalisation des analyses et des propositions.

3- NOTRE METHODE D'ANALYSE ET DE PROPOSITIONS

Nous ne sommes pas des théoriciens mais des gens de terrain.
Notre approche se veut pragmatique, aussi exhaustive que possible, mais orientée vers ce que nous considérons comme des urgences.

Les analyses qui vont suivre sont donc à considérer comme des fiches de travail, parfois brèves, parfois très détaillées, permettant et d'alerter les responsables actuels et futurs de la vie locale sur ces priorités, et de suivre dans le temps ce que ces mêmes responsables proposeront dans chaque domaine. Les différents chapitres se présentent d'abord comme un état des lieux critique, accompagné parfois d'un rappel de principes tirés de la Loi ou d'exemples considérés comme positifs, suivi enfin de propositions pour améliorer la situation ou constituer un cahier des charges pour l'avenir.

Ces chapitres ont été rédigés par des femmes et des hommes de bonne volonté, après un intense travail de groupe au sein d'une Commission d'Urbanisme, dont les réunions ont débuté en janvier 2004 : ils ont fait l'objet de discussions animées, suivies de compromis. Nous avons également associé à notre travail l'ADAVA-ADTC du Pays d'Aix, dont l'expertise et la présence sur le terrain en matière de déplacements et de transports sont reconnues : leur participation nous a été très précieuse, ainsi que celle du Collectif de suivi citoyen du PDU. Enfin nous faisons également référence aux travaux de l'Atelier de l'Environnement auxquels participent largement les CIQ.

Notre Livre Blanc n'aura donc pas le subtil balancement d'une thèse universitaire, puisqu'il est le fruit d'une rédaction collective au style forcément un peu disparate: nous voulions avant tout être efficaces, donc compris par tous ceux qui s'intéressent à la « chose publique », presse locale incluse.

Dans la partie Urbanisme, une remarque s'impose : l'on trouvera rarement de précisions ou de propositions sur la technique du droit des sols, sauf exceptions (en particulier concernant la devenir des zones de « campagne » dites NB, ou ND, ou bien le chapitre « Construire la ville sur la ville »). Une fois les principes posés, et éventuellement pris en compte par nos interlocuteurs des services de l'Urbanisme, et après décision des élus, nous leur faisons confiance pour traduire de façon intelligente ces principes en Règlements, à charge pour nous de vérifier que la traduction soit bonne !

Enfin, cela s'entend mais il vaut peut-être mieux le souligner, nous ne sommes inféodés à personne, nous ne « roulons « pour aucun parti ou groupe de pression et notre but n'est pas de participer d'une manière déguisée à la compétition qui s'engage.
Notre unique préoccupation consiste à poser les bonnes questions et à proposer quelques réponses venues de la Base !

4- LA CONCERTATION ? UN EXERCICE INDISPENSABLE MAIS DIFFICILE !

Nous voudrions profiter de cette occasion pour développer une idée qui nous est chère et qu'il nous est si difficile de faire comprendre à nos interlocuteurs des pouvoirs publics : celle de la concertation.

La pratique administrative française est passée d'une absence totale de concertation il y a 40 ou 50 ans (les projets étaient alors mitonnés dans les administrations centrales le plus souvent -y compris la première génération des POS- approuvés ou amendés par des responsables supposés éclairés, et mis en exécution par les mêmes administrations centrales ou

locales), à une participation plus ou moins encadrée des citoyens, à travers des mécanismes très lourds, même s'ils sont réputés démocratiques, dont le principal est l'enquête publique.

Nous expliquons sans relâche depuis plusieurs années à nos élus successifs que pour nous la démocratie va beaucoup plus loin !

En effet toute enquête publique, dans sa pratique actuelle, met le citoyen devant le fait accompli: après de lourdes études déjà faites à ce stade par les services ou des prestataires extérieurs, il n'a le plus souvent le choix qu'entre approuver le projet proposé, avec des retouches « cosmétiques » arrachées souvent au terme de contorsions étonnantes, ou bien, devant la défense acharnée des élus, le rejeter en déposant des recours auprès des tribunaux administratifs, recours générateurs de frais judiciaires énormes, de retards considérables dans le calendrier d'exécution, parfois également de gaspillages incompréhensibles pour la population, lorsque des études sont à refaire, voire d'hostilité de la part des porteurs de projets envers les « empêcheurs de tourner en rond ».

Les collectivités locales, si elles pratiquaient la concertation en amont des projets, « démineraient » le terrain, et s'éviteraient bien des dépenses, des retards… et des échecs électoraux ! Cela éviterait parfois de devoir » jeter le bébé avec l'eau du bain » !

Il y a certes, dans l'arsenal administratif actuel, un certain nombre de dispositions obligeant les porteurs de projets à communiquer des informations en amont à certaines associations agréées (c'est le cas d'un certain nombre de CIQ), mais c'est loin d'être passé dans la pratique.

Nous souhaiterions donc que les municipalités à venir inscrivent notre requête dans leurs principes de gouvernance : la vraie concertation ne doit pas être la guérilla permanente actuelle pour obtenir des informations, discuter du bien-fondé de tel ou tel projet, obtenir la prise en compte de telle modification ou de telle alternative à une partie du projet.

Nous leur demandons de « jouer vraiment le jeu » et d'instituer un dialogue permanent et confiant, sachant que de toute façon, elles auront le dernier mot, disposant de la légitimité des urnes…Nous faisons, dans la dernière partie de ce document, des propositions concrètes pour institutionnaliser la concertation et le débat sur les grands projets.

SYNTHÈSE DE NOS ANALYSES ET DE NOS PROPOSITIONS

Cette première partie, sorte de condensé de notre Livre Blanc, permettra au lecteur pressé ou désireux de connaître rapidement notre position sur tel ou tel sujet, de le faire sans attendre la lecture de l'ensemble des chapitres. Nous engageons bien entendu les destinataires de ce document à faire l'effort de lire en entier les contributions constituant la deuxième partie: ils y découvriront inévitablement des propositions intéressantes !

Cette deuxième partie, très consistante, comportant l'intégralité des contributions issues des travaux de la Commission d'Urbanisme de la Fédération des CIQ et de ceux de nos amis de l'ADAVA, constitue le Tome 2 du Livre Blanc.

NOTRE VISION DE L'URBANISME

L'urbanisme n'est pas une fin en soi, c'est un moyen de planifier l'avenir des villes et de réguler leur croissance. A défaut d'être une science, c'est sans doute un art, qui comme tel, suppose une culture, une histoire, des techniques, des expérimentations et la confrontation permanente entre principes et réalité : la satisfaction des citoyens est un des meilleurs indices instantanés de réussite, le long terme restant le vrai juge de la qualité des réalisations.

Les objectifs que les acteurs les plus conscients et les plus actifs de la Cité tentent d'atteindre sont d'abord :

- la possibilité de se loger décemment selon ses besoins et ses goûts
- la sécurité physique
- la possibilité de se déplacer rapidement et économiquement
- l'accès à la santé, l'éducation, les loisirs et les formes les plus hautes de la vie intellectuelle et spirituelle
- la participation à la vie sociale, administrative, citoyenne
- la prospérité économique
- la protection contre les nuisances: pollution, bruit, en particulier
- la mise en valeur du patrimoine commun et la recherche de l'agrément esthétique

d'une manière générale, tout ce qui fait la qualité de la vie.

Aujourd'hui, mettre à plat - après un débat public très ouvert - une nouvelle charte urbanistique de notre Ville pour en faire un PLU, est une priorité absolue: il faut définitivement abandonner la politique actuelle d'improvisation et de bricolage du POS à coups de révisions, « simplifiées » ou non, et de modifications à géométrie variable, pour établir dans la transparence une stratégie de ville à long terme (objectifs démographiques, de déplacements, objectifs sociaux, économiques, etc…)et permettre dans le même temps aux services de l'Urbanisme d'appliquer dans la sérénité une réglementation fiable sur le plan administratif et juridique.

NOTRE INTERPRÉTATION DE LA LOI SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAIN (DÉCEMBRE 2000)

La loi SRU, même si elle ne constitue pas un « horizon indépassable », a le mérite de synthétiser (dans sa partie Urbanisme du moins) la doctrine la plus communément

admise dans notre pays depuis 25 ans, après les excès bureaucratiques (et parfois totalitaires) des théories sur lesquelles ont été fondés les grands projets des années 40 à 60.

Les trois principes de conception et d'action rappelés dans son préambule (Art. L121-1 du Code de l'Urbanisme) :
- équilibre entre d'une part le renouvellement urbain (« construire la ville sur la ville »), le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'autre part la préservation des espaces agricoles, forestiers et naturels
- diversité des fonctions urbaines et mixité sociale dans l'habitat
- utilisation économe de l'espace, maîtrise des déplacements, préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol,

ne sont ni vraiment innovants, ni polémiques, mais simplement consensuels et de bon sens !

Nous estimons que ces principes, dont on retrouve le fil conducteur dans notre Livre Blanc, doivent se décliner de la façon concrète suivante :
- d'abord rejeter le modèle « tentaculaire » qui consisterait à construire indéfiniment le long des axes de circulation, en consommant toujours plus d'espace.
  Ce qui se passe de manière insidieuse le long de la RN 7 entre Célony et la Calade, ou bien entre le Pont des Trois Sautets et Palette, est pour nous l'exemple à ne pas suivre !
  Nous serons également très vigilants sur les risques d'urbanisation rampante le long de la RN 8 entre Pont-de-l'Arc et Luynes…
- donc, logiquement, et parce que l'Histoire de notre région nous y invite, préférer développer notre commune et le Pays d'Aix **par pôles organisés « hiérarchiquement** » (agglomération centrale, petites villes, villages, hameaux, quartiers neufs structurés devenant autonomes) séparés impérativement par des **coupures vertes** et des espaces « sanctuarisés », les moins artificiels étant les plus durables (agriculture, viticulture, bois et forêts sur les terrains pauvres ou escarpés)
- rééquilibrer ces différents pôles en décongestionnant le centre, en redonnant du dynamisme aux petites villes et villages du Pays d'Aix (activités, logement, en particulier), et en renforçant les liaisons entre les différents pôles par un système performant de transports en commun, interne à la CPA, connecté aux réseaux régionaux et nationaux, et par des voies vertes ou des vélos-routes.
- renouveler, réhabiliter, densifier les secteurs déjà urbanisés, et homogénéiser les franges urbaines (une partie significative des zones NB actuelles afin d'aménager des voiries de qualité et des espaces verts).
- densifier, diversifier, mixer (avec du logement spécifique, de l'hôtellerie, etc…), et anticiper le devenir des lieux d'échange et de production économique (zones commerciales, zones d'activité, zones de loisirs collectifs)
- valoriser et encourager l'agriculture sous toutes ses formes utiles à la collectivité, en organisant sa pérennité économique sur le long terme
- prendre le problème du logement « à bras le corps »
- mettre en valeur et pousser toujours plus loin les secteurs d'excellence de notre Commune et de notre Région: Université, Cité judiciaire, Recherche, entreprises de pointe, pôle santé, pôle environnement, tourisme, vie artistique, intellectuelle et spirituelle
- mettre en valeur nos monuments, nos places, nos rues, tout le patrimoine public et privé, en hiérarchisant les priorités et en faisant preuve d'imagination financière pour trouver des investisseurs, des mécènes, des utilisateurs solvables pour un certain nombre de bâtiments publics et privés.

NOS THÈMES

Les thèmes que nous privilégions dans ce Livre Blanc sont le reflet des priorités que nous venons d'énumérer.
Ils constituent notre Plan d'aménagement et de développement durable, notre PADD !

Nous pouvons les regrouper en trois grandes familles de préoccupations :
- zones de crise, zones de frottements
- stratégies de rééquilibrage
- plan « qualité urbaine » (améliorations, réhabilitation, pédagogie)

DOSSIERS BRULANTS
SECTEURS EN CRISE

Dans la première famille de préoccupations, nous insisterons sur les domaines où notre Ville et son environnement génèrent aujourd'hui pour les habitants nuisances, stress, et vie difficile au présent, inquiétudes pour l'avenir, parfois de façon extrême.
Il s'agit pour nous principalement :

- du problème du fonctionnement et de l'avenir de l'Université
- du problème du fonctionnement de la « Cité Judiciaire »
- des entrées de ville
- des nuisances le long des grandes voies structurantes (autoroutes et nationales)
- du stationnement et de la circulation en ville
- du problème de la Gare routière de centre-ville
- de l'absence d'un réseau de transports en commun entre les différents pôles de la CPA, entre la CPA et le reste de la Région
- du problème du logement

PLACE DE L'UNIVERSITÉ

L'Université est inséparable de l'histoire moderne de notre Ville depuis la fin du Moyen Age. Certes, la présence de cette institution vénérable à Aix n'est pas fondamentalement menacée dans l'immédiat, ne serait-ce que pour des raisons d'inertie matérielle, pratique, financière, liée aux énormes investissements déjà faits par l'Etat au fil du temps, mais elle est sérieusement atteinte dès à présent dans son monopole et son prestige, et pourrait être réduite à la portion congrue dans les projections à 10 ou 15 ans !
La prééminence historique de notre Ville est forcément remise en question pour toute une série de raisons très objectives, dont une bonne partie ne sont pas imputables à la gestion municipale (voir notre chapitre « La présence de l'Université dans les quartiers sud ») :

- concurrence de la capitale de la Région, qui redevient depuis 10 ans un pôle d'attraction fort et crédible, mieux à même de trouver du foncier pour les futurs développements immobiliers de l'Université, offrant un plus vaste réservoir de logements pour les étudiants (et accessoirement pour les enseignants et les administratifs), et équipée d'un système moderne de transports en commun
- cohabitation de plus en plus problématique des étudiants et des habitants des quartiers sud de notre ville, ceux-ci étant confrontés au stationnement sauvage, aux mouvements pendulaires de population, à une très intense circulation de bus et de cars venant de toute la région, et peut-être au prochain voisinage d'une gare routière régionale démesurée !
- étouffement de la « ville universitaire » dans un périmètre beaucoup trop restreint pour les 40.000 étudiants (même en diminution régulière année après année)
- déplacements journaliers incessants entre divers lieux d'enseignement ou d'étude (en particulier bibliothèques et médiathèques), à pied le plus souvent, dans la ville
- coût de la vie étudiante (alimentation, services divers, loisirs, et surtout logement) hors d'atteinte pour beaucoup d'étudiants des classes moyennes et modestes
- fonctionnement incohérent de l'Université, partagée entre deux villes et trois pôles (Aix-Marseille I, II et III), sans répartition compréhensible des filières, des Instituts spécialisés, de la Recherche, donc générateur d'énormes gaspillages en termes financiers, de résultats intellectuels et sociaux, et d'image nationale et internationale: la mise en cohérence (regroupement puis autonomisation des universités) risquant de se produire au détriment du maillon faible du dispositif, c'est-à-dire Aix-en-Provence (qui n'a pas de filières scientifiques), même si Marseille, du point de vue des utilisateurs, présente d'énormes lacunes !

Nous préconisons donc, pour retourner une situation qui nous semble avoir atteint un point limite de crispations, de tensions et de malaise, de :

- analyser **sans complaisance au niveau municipal et avec la participation des CIQ** (à la fois confrontés aux nuisances journa-

lières, mais parfaitement conscients des enjeux culturels, économiques et d'image de la ville, car pour eux les étudiants ne sont pas un problème, mais une richesse !), les points forts et les points faibles de la Ville sur tous les plans, dans l'absolu, et aussi par comparaison avec Marseille : qualité de la vie étudiante, organisation spatiale des quartiers étudiants (circulation et cheminements piétons et vélos, placettes, lieux de vie divers, signalétique), logement, services et commerces, loisirs, transports en commun, stationnement (nous faisons dans notre Chapitre « Stationnement » des propositions concrètes sur ce sujet)

- à la suite de cette analyse décapante, élaborer une liste hiérarchisée de mesures et de projets destinés à améliorer de façon décisive **l'offre** de notre Ville en termes d'accueil et de séjour des étudiants et des enseignants
- échafauder une stratégie de dialogue, de communication et exiger une codécision avec les décideurs régionaux et nationaux de l'Université (services de l'Etat, responsables élus et « autonomes » de l'Université) sur les sujets qui concernent la vie urbaine
- imaginer, sans abandonner l'idée d'un « campus en ville » qui a fait pendant longtemps le charme d'Aix, des lieux complémentaires d'enseignement et de recherche à l'extérieur de la ville, obligatoirement reliés à la ville et entre eux par le réseau de transports en commun
- échafauder une stratégie intelligente de **partage** de l'Université avec la ville de Marseille, avec comme fil conducteur d'éviter les doublons, les gaspillages, les déplacements inutiles, et de conduire une politique **d'excellence** dans tous les domaines : enseignement bien sûr (performance des études et de l'intégration sociale, adaptation aux besoins de la société et de l'économie), recrutement de professeurs prestigieux, mais aussi recherche et création de laboratoires et d'entreprises, liaison sur la base d'échanges « gagnant-gagnant » avec le monde économique et culturel, et amélioration du rayonnement international.
- mettre en œuvre une politique de dialogue et d'amélioration des relations avec les quartiers qui « supportent » l'Université, pour en faire des alliés dans la recherche d'excellence évoquée plus haut
- mettre en œuvre une politique d'amélioration des services offerts aux étudiants, au premier rang desquels le logement (les cités universitaires ou les résidences avec services ne sont pas la panacée, le logement « diffus » chez l'habitant représente déjà le plus gros de l'offre actuelle, beaucoup feignent de l'oublier, mais il a besoin d'être plus accessible, stimulé, régulé, moralisé… et surtout **labellisé**)

CITÉ JUDICIAIRE, ADMINISTRATIONS LOCALES ET SERVICES DE L'ETAT, PÔLE SANTÉ

Les interrogations que nous portons sur l'Université s'appliquent également à la présence et au fonctionnement des tribunaux (Cour d'Appel, Cour d'Assises, TGI) historiquement liés à la ville d'Aix et à sa position de capitale de la Provence.
Il n'est pas de semaine sans que les magistrats (au sommet de la hiérarchie !), les professions judiciaires, les juristes et les experts, les policiers chargés de la sécurité des tribunaux et de celle du centre-ville, ne s'interrogent sur l'avenir d'Aix comme Cité judiciaire, et ne fassent part à la presse de leurs difficultés à exercer leur métier au quotidien !
Les mêmes analyses que celles concernant l'Université sont à conduire dans ce domaine (quelle offre de sécurité, d'accès, de capacité d'accueil et de stationnement, pour les justiciables et les professionnels, quelles possibilités de services et de logements pour les fonctionnaires ?), avant de décider d'une stratégie de négociation avec les décideurs de l'Etat, et de réfléchir à un projet de délocalisation/ relocalisation des différents tribunaux ou services annexes.

Le problème de la localisation des différents services publics locaux ou de l'Etat, des grands équipements d'enseignement (lycées et collèges), de certaines administrations largement au contact avec le public (exigeant donc circulation en ville et stationnement) et enclavés dans le centre ancien (nous pensons par exemple aux services de l'Urbanisme, du Cadastre et à différents services techniques), et de certaines cliniques privées, doit être également posé rapidement, sans tabou et sans idées préconçues.
Il va de soi que tout projet de délocalisation/ relocalisation ne peut pas seulement avoir pour finalité de faire réaliser à la collectivité une bonne opération financière (vente d'un foncier de centre ville contre l'achat d'un foncier

périphérique actuellement non constructible…), mais doit répondre à des objectifs de service public :
- meilleure accessibilité et signalétique
- économie de déplacements (usagers et salariés/fonctionnaires)
- diminution des nuisances de tous ordres
- construction de locaux plus modernes, mieux adaptés, plus économes en énergie

Nous donnons sur ces différents sujets notre position dans le chapitre du Tome 2 « Cité judiciaire, Grands services de l'Etat et Pôle santé »

ENTRÉES DE VILLE

Les entrées de ville d'Aix-en-Provence sont pour une bonne partie d'entre elles (surtout celles situées le long des voies à fort trafic) des espaces en déshérence, succession aléatoire de locaux commerciaux de piètre qualité technique et architecturale, de locaux d'activité liés au trafic routier (garages, contrôle technique, vente de véhicules, etc…), de petits espaces libres non qualifiés ou abandonnés, de logements souvent disparates dans leur style, leur hauteur, leur recul par rapport à la voie, et exposés de plein fouet aux nuisances de toutes sortes.

Il ne s'agit évidemment pas de fustiger ici les acteurs économiques tentés par ces implantations bénéficiant d'un effet de vitrine, et qui remplissent par ailleurs un rôle économique indispensable, mais d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'incohérence à laisser ces zones en crise perdurer ou s'étendre, pendant que l'on consacre des investissements et une énergie considérables à l'embellissement du centre ville historique. C'est oublier que pour l'observateur ou l'usager extérieur, l'image véhiculée par les entrées de ville dégradées annule en partie les efforts faits dans le centre !

Nous préconisons donc, avec la description du cas de l'entrée Palette / Trois Sautets (voir notre chapitre consacré aux entrées de ville), au-delà d'une prise de conscience urgente et indispensable du problème, largement encouragée par l'Etat, une série d'approches et de remodelages urbanistiques, avec la préoccupation constante de la qualité des paysages :
- inventaire des « points noirs » et des difficultés rencontrées, en privilégiant l'écoute des CIQ concernés par cette dégradation des conditions de vie, et prise en compte de leurs suggestions
- mise en place de concours d'idées à partir de cahiers des charges élaborés par les services municipaux en collaboration avec les CIQ, pour sélectionner des équipes pluridisciplinaires d'urbanistes et de paysagistes accompagnées de spécialistes des modes doux de déplacement, pour permettre à ces zones périphériques par essence d'être reliées au centre, et de spécialistes de la signalétique (surabondante actuellement sur le plan commercial, mais très lacunaire concernant les équipements publics ou privés)
- planification sur 3 à 5 années d'un remodelage progressif des entrées de ville dégradées, combinant acquisition de parcelles mal utilisées ou abandonnées, avec constructions ou regroupements d'équipements publics ou locaux divers (y compris commerciaux, jouant le rôle de modèle et d'entraînement), démarches auprès de propriétaires ou de locataires négligents ou dépassés par l'enjeu, interventions plus lourdes d'aménagement public, et enfin (ou parfois d'abord !) modification du Règlement de construction du POS…

DANGERS ET NUISANCES SONORES LE LONG DES GRANDES VOIES STRUCTURANTES

La ville d'Aix, carrefour historique entre une voie transversale Est-Ouest (Italie- Espagne) et une verticale Nord-Sud (Genève- Alpes-Marseille), est ceinturée par des autoroutes et des voies rapides qui frôlent de très près l'agglomération principale.
Après la construction de l'autoroute A8 dans l'étroite coulée de l'Arc, sur un tracé sans vraiment d'alternative crédible, il apparaît que le refus à la fin des années 70 (ou l'absence de choix clair) de créer la jonction entre les tronçons nord et sud de l'A51 nettement à l'Ouest d'Aix (entre le Jas de Bouffan et Eguilles), ainsi que celle avec l'A8, pourtant prévue de longue date par les Ponts et Chaussées, a eu pour résultat de rapprocher ce raccordement de la Ville, et surtout de maintenir la « rocade Nord » (RN 296) dont l'Etat est gestionnaire dans un état d'inachèvement proprement scandaleux, notamment sans la doter d'équipement anti-bruit !

Les principales conséquences de cet inachè-

vement sont connues, mais elles doivent être rappelées à temps et à contretemps :

- non terminaison des échangeurs entre l'A8 et l'A51, ce qui fait du Jas de Bouffan une sorte de longue bretelle de raccordement à l'A8, et rend inextricable aux heures de pointe la circulation au croisement de la route de Galice et de l'A51
- inachèvement de l'embryon d'échangeur de la Chevalière, secteur particulièrement accidentogène
- tracé sinueux et dangereux de la RN 296 entre la Chevalière et le chemin de Saint Donat, avec des raccordements acrobatiques entre la rocade et la RD vers Puyricard, le Chemin de la Rose, le chemin de Saint Donat ou encore les chemins privés.
- nuisances sonores intolérables pour les riverains du secteur les Plâtrières/échangeur les Platanes-les Logissons, qui subit un trafic en constante augmentation : 72000 véhicules/jour, proche de celui du contournement sud (75000 v/j).

Ce dernier point est développé dans notre chapitre « Nuisances sonores le long de la RN 296 » se trouvant en annexe.
En effet, **actuellement, les nuisances sonores générées par les infrastructures de transports terrestres sont la principale gêne subie par les riverains de ces voiries.**
La mise en place d'équipements anti-bruit a été très largement réalisée tout autour de la Ville d'Aix sur les portions d'autoroutes ASF et ESCOTA, avec une participation financière de la CPA. **Seul le tronçon de la RN 296 entre les Plâtrières et les Platanes est encore dépourvu de toute protection acoustique.**
Les nuisances sonores qui en découlent, accrues par un revêtement en très mauvais état et une vitesse autorisée à 110 km/h sur la plus grande partie de ce tronçon excèdent largement les normes recommandées par l'OMS (60db) ou fixées par la Communauté du Pays d'Aix (65db). Elles ont par ailleurs tendance à déborder sur les horaires de nuit. Il apparaît donc indispensable d'obtenir de l'Etat, **à très court terme**, des actions sur le revêtement et la vitesse autorisée, et à moyen terme la construction d'écrans acoustiques ou de merlons de terre afin d'achever la ceinture de protection existant tout autour de la Ville d'Aix.

La Ville se doit d'appuyer fortement auprès de l'Etat ces revendications déjà anciennes des CIQ concernés.

CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN VILLE

L'importance du nombre de véhicules par ménage et la croissance de la population d'Aix ont pour conséquence une augmentation de 3 % par an des flux de circulation, si les comportements des habitants ne se modifient pas. Cet état de fait rend nécessaire une **radicalisation de la politique des déplacements** esquissée dans le Plan de Déplacements Urbains de 2005 actuellement en cours d'exécution, en vue d'endiguer puis faire régresser l'usage de la voiture en ville.

Dans le centre, le réseau primaire, réduit à l'accès aux principaux parkings et à la circulation inter quartiers, doit faire l'objet d'une stricte réglementation des vitesses, et d'une sécurisation absolue des piétons et des cyclistes.
Les mailles de ce réseau primaire (ou principal) délimitent naturellement des zones qu'il faut « pacifier » et protéger, qu'elles soient résidentielles, commerciales ou patrimoniales (cœur historique). Il n'est pas question d'y interdire la voiture, mais de raréfier sa présence et d'obliger les conducteurs à un respect maximal des cyclistes et des piétons.
Cette hiérarchisation des différents modes de déplacement doit également se traduire par une nouvelle répartition de l'espace au profit des piétons principalement. Nous insistons sur cette hiérarchisation en corrélation avec le stationnement dans notre chapitre « Circulation ».

Pour compléter notre propos initial sur le renforcement des mesures visant à endiguer la circulation automobile, nous attirons ici l'attention sur le déploiement nécessairement progressif et planifié de l'ensemble du dispositif : en effet, à quoi sert de créer partout en ville des couloirs de bus, au risque de provoquer une congestion permanente des voies qui en sont dotées (nous pensons principalement au boulevard circulaire…), si l'on n'a pas au préalable mis en place un dispositif **minimal** de **dissuasion**, jumelant parkings périphériques et navettes vers le centre-ville ?
Ce dispositif de dissuasion est en cours de construction, nous reconnaissons l'action énergique de la CPA sur ce point, mais il faut l'accélérer. L'élément central de ce dispositif, le stationnement, passe par l'analyse des besoins, et la réponse appropriée à y apporter. Il nous semble que cette analyse n'a pas été conduite avec suffisamment de rigueur à ce jour.

Dans notre chapitre « Stationnement » en annexe, nous avons tenté d'y voir plus clair sur les segments de la demande de stationnement, les solutions disponibles et l'éventuelle réorientation de ces solutions.

Nous avons inventorié six secteurs principaux dans cette demande globale :

- **le déficit de stationnement réservé aux résidents.** Dans le centre historique, le déficit est de l'ordre de 1500 à 2000 places. Dans la couronne proche de ce centre, l'absence ou l'insuffisance d'obligation de places de parking (enterrées ou non) dans les constructions neuves avant la publication du POS, a généré un déficit estimé à une fourchette de 7 à 9000 places, ce qui conduit à un déficit global d'au moins 10 000 places dans le secteur résidentiel.
  Nous préconisons donc la reconversion d'une grande partie des nouveaux parkings du centre-ville en parkings résidentiels.
- **les besoins de l'activité économique urbaine.** On ne dispose aujourd'hui d'aucune évaluation fiable, qui serait pourtant précieuse, entre les besoins générés par le commerce, les administrations, les établissements scolaires et les activités de services. Les parkings de centre ville, par leur tarification, répondent à une partie de cette demande, pour de courtes plages horaires ; pour les usagers « pendulaires » qui ne disposent pas encore des transports collectifs adaptés à leur éloignement, les parkings périphériques doivent être multipliés.
- **la demande spécifique des étudiants.** 10.000 d'entre eux (sur les quelque 40.000 étudiants au total) empruntent chaque jour leur voiture ou un transport en commun.
  Nous préconisons de construire de grands parkings au sud de la ville et au delà de l'autoroute à leur intention, ainsi qu'à celle des autres usagers pendulaires, en leur appliquant les« conditions Krypton »(tarification, et navettes vers les lieux d'enseignement).
- **les habitants des villages.** Ils doivent eux aussi bénéficier d'une circulation apaisée (30 km) et d'une voirie partagée, et être encouragés à se rendre dans le centre-ville par les transports collectifs grâce à la construction de parkings-relais ou de persuasion, près des entrées de ville et des futurs pôles multimodaux de transports
- **les salariés, clients et fournisseurs des zones d'activité.** Ces zones devront être renforcées en dessertes par les transports en communs, et les modes doux de déplacements internes à ces zones (marche à pied, vélo) devront y être favorisés
- **les écoliers, collégiens et lycéens, leurs parents.** Les parents devront être fortement incités à user du covoiturage, à se garer dans les parkings de proximité et à faire preuve de civisme, sous peine de sanctions, et encouragés à favoriser la marche à pied chez leurs enfants ainsi que le vélo, à condition que des parcours sécurisés soient mis en place.

Face à cette demande multiforme, les municipalité successives (principalement la municipalité sortante)ont créé ou achevé de nombreux parkings en centre ville (quasi doublement en 7 ans), des parkings de persuasion proches du centre (Mouret, Carcassonne) dont l'utilité est évidente, mais dont le mode de tarification devra être mûrement pensé pour éviter l'effet d'aubaine actuel et pour les rendre attractifs sur le long terme, et enfin des parkings-relais qui sont une réussite incontestable (Krypton, Hauts de Brunet), hormis celui des Trois Bons Dieux, et donc à multiplier dans le futur.

Nous soulignons que la **qualité de cette offre** est presque aussi importante que la quantité de places offertes: la pertinence de leur emplacement (et sur ce point l'échec du parking des Trois Bons Dieux est emblématique : la mise en garde des trois CIQ de l'Est de la ville à son propos avait été argumentée et prémonitoire !), la fonctionnalité des parcs, leurs accès, la mise à disposition de vélos, leur tarification, leur liaison rapide avec le centre sont autant de critères importants à prendre en compte pour la réussite de la politique de dissuasion.

Malgré une amélioration spectaculaire de l'offre de stationnement, et un progrès également sensible dans l'offre de transports en commun, avec une réponse très positive de la population sur ce point, beaucoup plus sensible d'ailleurs pour le Pays d'Aix dans son ensemble que concernant la Ville (+51 % sur la CPA contre +10 % seulement à Aix !), il reste donc un effort considérable à faire pour décongestionner la ville et lui permettre de respirer à nouveau.

En conclusion l'accent devra être mis sur :

- **des études de la demande plus rigoureu-**

ses et plus complètes

- une réponse appropriée sur l'utilisation des capacités de parking actuelle et future en ville, **en reconvertissant en particulier une fraction importante des parkings de centre ville vers les besoins résidentiels**, pour diminuer l'impact du stationnement de surface et rendre la ville aux piétons et aux cyclistes
- **le renforcement massif des parkings relais**, de persuasion ou de dissuasion (nous ne prendrons pas parti dans une querelle sémantique qui nous paraît bien futile !)
- **la modulation intelligente de la tarification selon les cas de figure**
- **la consultation systématique des CIQ dans ce domaine** où ils sont particulièrement observateurs et bons conseillers !

ABSENCE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE SUR LE TERRITOIRE DE LA CPA

Paradoxe de la progression du trafic des cars en pays d'Aix depuis 5 ans (+ 51%) et de l'ouverture simultanée de 3000 places de parkings en centre d'Aix : le risque d'une nouvelle aspiration des voitures au centre ville au détriment de la nécessaire progression des transports en commun.

Pour limiter ce risque, des mesures d'urgence doivent être prises par la CPA et les Mairies :

- à court terme il est nécessaire d'endiguer la présence de la voiture en ville en diminuant le stationnement de surface et en multipliant les parcs-relais extérieurs.
  Voir notre chapitre sur le stationnement.
- mettre en place, par étapes, un véritable réseau plurimodal de transports sur le Pays d'Aix.

Notre Fédération et de nombreuses associations avaient d'ailleurs souligné, lors de l'enquête sur le PDU, l'incohérence de réclamer dans ce document à l'Etat et à la Région la mise en place d'une liaison performante entre Aix et Marseille, certes indispensable et trop longtemps différée, sans évoquer ni chiffrer un réseau interne au Pays d'Aix, reliant les communes de la CPA et les points névralgiques comme l'Aéroport, la Gare TGV, Les Milles, Plan de Campagne, la Duranne.

1/ Etat des lieux :

AIX et les grands axes de déplacement seront bientôt paralysés une grande partie de la journée et non plus seulement aux heures de pointe !

Les flux de déplacement croissent en moyenne de 2 % par an, avec un total quotidien de **1 300 000** en Pays d'Aix dont **66 % (858 000) en voiture et 101 000 seulement (7 %) en TC** dont moins de 5 000 en train. Les flux des migrations alternantes sont canalisés sur quelques sillons : un axe Nord-Sud de la Durance à Marseille paralysé aux heures de pointe et 2 axes Ouest-Est qui commencent à être saturés autour d'Aix et sur la RD6.

Si rien n'est fait, le flux des voitures devrait dépasser 1 050 000 par jour en 2013 (67 % du trafic) avec une paralysie totale de l'A8 prévisible.

2/ Principes et objectifs :

- Pour la CPA, le but est d'accroître la part modale des TC de 7 à 10 %, soit 155 000 contre 106 000 à présent. Le trafic des voitures serait alors de 937.000/jour en 2013 : nous estimons cet objectif insuffisant et contraire à la Loi.

- Pour nous, il faut impérativement stopper la progression du nombre de voitures et tout mettre en œuvre pour que le chiffre de 2003 (858 000 voitures/jour) soit un maximum à faire baisser. Ainsi, en 2013, si le nombre de déplacements en vélo double, passant de 2 à 4 %, si la marche progresse de 25 à 27 %, il faut prévoir et se donner les moyens de transporter **235 000 voyageurs/jour dans les TC, soit un accroissement de 130 % : la part modale des TC serait alors de 15 %**.

Cet objectif est réalisable si cette priorité est réellement assumée politiquement et financièrement.

3/ Comment ?

En mettant en place **un schéma directeur d'un réseau de TC multimodal** et intermodal à réaliser par tranches, en en faisant une priorité et un préalable de l'aménagement et de l'urbanisme en Pays d'Aix :

A/ dans le long terme :
en aménageant deux grands axes ferrés à partir des voies existantes :

Ce serait la base d'un réseau express régional

- **un TER Sud-Nord**, à double sens et électrifié, Marseille-Aix-Manosque
- **un axe ferré Ouest-Est** Rognac-Aix-Gardanne-Trets, permettant la création d'une « petite ceinture » de la commune d'Aix lorsque le barreau Les Milles-Luynes sera réalisé.

Ces 2 axes ferrés se complèteront et seront articulés, par les pôles d'échanges, avec le réseau routier et autoroutier existant. Ainsi, à l'horizon de 20 ans, plus de 300 000 voyageurs par jour pourraient être transportés en train et en car.

B/ à moyen terme :
13 pôles d'échanges devraient être achevés. Le barreau ferré Les Milles-Luynes devrait être inscrit au prochain contrat d'objectifs avec l'Etat (2012-2017). Pour cela, les élus de la CPA doivent valider l'un des 4 itinéraires envisagés afin que la Ville d'Aix réserve les terrains dans son futur PLU.
Une contribution financière de la CPA devrait être proposée aux côtés des autres partenaires.
Par rapport au trafic ferré actuel, un triplement pourrait être envisagé sans compter les navettes TCSP qui utiliseraient la ligne Aix-Les Milles pour relier la gare d'Aix Centre à celle envisagée au Plan d'Aillanne des Milles.

C/ à court terme :
Les cars et les bus seront le mode privilégié sur les infrastructures existantes. **La création d'un Syndicat départemental des TC** permettrait de mieux les coordonner. Sur l'A8 et dans les secteurs routiers congestionnés, **des voies réservées aux TC** doivent être aménagées.
Des sites propres pour les bus sont à réaliser sur toutes les pénétrantes du centre ville, avec les aménagements nécessaires ; suppression du stationnement, sécurisation des cheminements piétonniers et cyclables, construction de parcs de persuasion à chaque entrée de ville.

Les pôles d'échanges, pivots du futur réseau multimodal, seront choisis pour se trouver demain aux futurs croisements des routes et autoroutes avec les futures voies ferrées rouvertes ou créées: **13 pôles** devront être prévus (et non 5 selon la CPA). C'est pourquoi l'implantation des gares routières multimodales d'Aix est primordiale dans ce réseau (voir le chapitre sur les gares d'Aix). Les négociations avec RFF et la Région sur la réouverture de la ligne Aix Les Milles au trafic des voyageurs, et la création d'une halte au niveau des Facultés sur la ligne Marseille/Aix, doivent être entreprises sans tarder.

En conclusion :
La réalisation de ce réseau intermodal devrait permettre à long terme de stabiliser puis de réduire la circulation automobile grâce à une offre variée de transports en commun, une volonté politique de contraindre la voiture, s'accompagnant d'une mutation dans les comportements des usagers enfin intéressés par une offre de transports collectifs moderne et cohérente.
De plus, ce réseau devrait servir de trame à tout futur aménagement urbain du Pays d'Aix : ainsi les PLU devraient retenir la présence de ce réseau comme critère principal de renforcement de l'urbanisation des villes et villages du Pays d'Aix.
Nous développons en détail ces propositions dans notre chapitre « Pour un réseau multimodal de transports en commun ».

PROJET DE GARE ROUTIÈRE EN CENTRE VILLE

Ce projet fait depuis dix-huit mois l'objet de vives polémiques largement médiatisées entre CIQ, associations diverses, Municipalité et CPA : ce n'est pas un hasard !
La situation des quartiers qui sont au voisinage de la Gare routière (Pigonnet, Sextius-Mirabeau, Avenue des Belges,...) est devenue intenable: considérée comme provisoire il y a 7 ans, cette gare s'installe et s'enkyste, et le projet de Gare future dévoilé en 2006, même s'il a fait l'objet de débats publics nombreux et houleux, ne convainc personne, et alarme par son côté mégalomaniaque et porteur de nuisances !

Pour retrouver la raison et dépassionner le débat, il nous semble impératif de revenir aux fondements de la situation.

L'analyse des besoins des déplacements de notre Région implique une articulation fine à Aix et autour d'Aix des différents modes de transport en provenance des communes de la

CPA et de la Région mais aussi des lignes de bus aixoises.

1/ La situation actuelle est mauvaise : une gare SNCF sous utilisée, une gare routière provisoire en plein centre ville où s'entrecroisent, sur les mêmes voiries, les voitures les vélos, les bus urbains, les cars, les navettes pour la gare TGV et l'aéroport.

2/ L'objectif à atteindre est double :
- permettre aux Aixois de se déplacer commodément en ville, vers les quartiers, les Zones d'activité, la gare TGV, l'aéroport, Marseille, grâce à des transports en commun performants.
- permettre à la ville d'Aix d'accueillir les habitants des 34 communes de la CPA, de Marseille et de plus loin encore, qui viennent à Aix.

3/ Le projet de pôle d'échanges, avenue de l'Europe, envisagé par la Mairie et la CPA, sans perspective à long terme, répondrait-il aux besoins ? Ainsi que l'ont analysé les CIQ et les associations, tous les inconvénients pour les usagers et pour les riverains vont être pérennisés et accrus, en particulier :
- les quartiers Sud seront engorgés par les entrées et sorties des bus et des cars et par les voitures allant ou sortant des parkings du centre ville: on attend toujours un chiffrage précis des flux prévisionnels pour savoir comment cette gare s'intègrera au schéma de développement de la Ville.
- la trémie routière passant sous la gare, d'un coût de 7 M €, est inutile.
- le fonctionnement de cette gare risque d'être bloqué par l'étroitesse de l'espace, la sortie en marche arrière des bus, la multiplication des usagers.
- les nuisances sonores et sur la qualité de l'air vont s'accroître à cause de ce trafic très intense.
- la complémentarité et la liaison avec la gare SNCF (à 400 m) ne sont pas évidentes.
- ce projet (avec 1 700 mouvements de cars et bus par jour) est déjà démesuré par rapport aux autres gares routières de la Région ou de villes françaises de taille comparable.
- **Ce projet ne peut pas répondre aux objectifs de limiter, en nombre, la circulation automobile et donc de programmer 220 000 passagers par jour en 2013 au lieu de 106 000 à présent.**

Ainsi, très rapidement, les lignes de cars extérieures à Aix ne pourront plus accéder à la gare de l'avenue de l'Europe: d'autres projets doivent donc être étudiés et décidés :

4/ Esquisse de schéma d'une organisation en réseau des transports en commun.

Il faut revoir le projet de gare de la CPA en partant de quelques principes simples :

A/ **une gare multimodale urbaine** proche du centre ville et de la gare SNCF est indispensable, réunissant : les lignes de bus urbaines, les navettes pour Marseille, la gare TGV et l'aéroport, les Zones d'activité, et une navette en TCSP pour la relier rapidement à la (ou aux) gare(s) périphériques : une vingtaine de quais serait suffisante, mais il faut sans doute prévoir plus pour préparer l'avenir.

B/ **pour accueillir à Aix les voyageurs des communes extérieures**, une ou plusieurs gares multimodales, mises en réseau, et reliées à la gare centrale par un transport collectif en site propre, de préférence ferré, seraient mieux à même d'assurer ces fonctions: terminus des lignes de cars interurbains, liaison directe à la voie ferrée, navettes avec Marseille, la gare TGV, les Zones d'activité, un grand parc de persuasion à bas prix et une véritable Cité administrative hors du centre ville.
La première de ces gares périphériques pourrait être implantée soit au Sud du Jas de Bouffan, soit aux Milles (Plan d'Aillanne) dont le projet et les acquisitions foncières sont plus avancés. D'autres pourraient être créées au Nord (la Calade, Venelles) et à l'Est d'Aix (la Barque ?).
Des études devraient être réalisées rapidement par la CPA pour conforter la faisabilité de ce schéma de gares en réseau.

En conclusion, il nous parait urgent d'une part d'améliorer le fonctionnement de la gare provisoire, d'autre part d'attendre les conclusions de cette étude fondée sur des hypothèses nouvelles, et de mettre en place une nouvelle concertation, sans arrières pensées de « passage en force », pour mettre en œuvre le bon projet pour Aix.
Nous détaillons notre position et nos suggestions dans le chapitre « Les gares d'Aix ».

PROBLÈME DU LOGEMENT

Il est très difficile, parfois impossible, en tout cas très coûteux, de se loger dans notre Région.
Le niveau des prix de vente n'a jamais été aussi élevé, les loyers flambent (sauf les loyers protégés, du type HLM). Trouver un terrain à construire, pour un particulier comme pour un promoteur ou un constructeur social, relève de l'exploit…
Le retournement de conjoncture annoncé depuis 4 ou 5 ans par de nombreux augures n'a pas eu lieu, et s'il se produit un jour il sera vraisemblablement très amorti, et c'est tant mieux ! Personne n'envisage en effet sereinement de revivre la « correction » extrêmement brutale du marché des années 1991 à 1996 !
Ce retournement attendu est principalement différé par des taux d'emprunt historiquement bas et stables (malgré une tendance récente au renchérissement), un allongement des durées d'emprunt (attention à l'effet boomerang !), et l'illusion répandue chez de nombreux acheteurs que l'augmentation continue des valeurs immobilières permettra d'effacer tous les excès !

Dans le domaine du logement, pour ne pas rester passifs et hébétés devant la conjoncture actuelle, il faudra de toute évidence agir sur l'offre, clairement déficitaire dans notre Région sur tous les segments : logement social, logement intermédiaire, logement « libre ».
Plus facile à dire qu'à faire, car de son côté la demande augmente mécaniquement chaque année avec l'arrivée de nouveaux salariés accompagnant le développement des entreprises nationales et internationales, de spécialistes venus de toute l'Europe, de retraités attirés par le soleil et la vie agréable du Sud. Cette demande se renforce également avec les phénomènes de « décohabitation » observés partout en Europe depuis vingt ans (autonomisation des jeunes, familles monoparentales, divorces).

Les propositions que l'on trouvera dans notre chapitre « Habitat et Foncier en Pays d'Aix », sont centrées sur **un Plan Logement intermédiaire**.

Il est en effet très difficile et très long de « booster » la lourde machine que constitue le logement social, pour des raisons administratives, financières et politiques que nous détaillons dans notre chapitre en annexe. Mais il est évident que cette partie de l'effort de construction reste indispensable à l'équilibre de notre société, et ne doit pas fléchir.
A l'autre bout de la chaîne du logement, le logement dit « libre » manque surtout d'opportunités foncières, qui pourraient lui être fournies à nouveau par l'évolution des POS ou PLU en Pays d'Aix, et par le développement de l'aménagement public, ce que Marseille par exemple a réalisé de façon spectaculaire depuis une dizaine d'années.

Le **logement intermédiaire** quant à lui, destiné à une population diverse (étudiants, jeunes salariés célibataires, jeunes ménages, familles arrivant sur la Région, personnes âgées), mais **solvable**, peut faire l'objet d'un effort massif et coordonné entre toutes les communes du Pays d'Aix sur une période d'une dizaine d'années, en agissant principalement sur le levier foncier, l'objectif fixé pouvant être de l'ordre de 10 000 logements pendant cette période.

Ce segment de production de logements, aussi bien locatifs qu'en accession ou en location-accession, du fait de l'aide apportée par la collectivité, se situerait « hors marché » pendant une période d'au moins 5 ans (avec la mise en place de règles d'attribution et de cession très exigeantes pour éviter les détournements, le clientélisme et tout effet d'aubaine). Le retour au sein du marché de ces logements se ferait donc progressivement, provoquant mécaniquement un effet de détente sur les prix, mais surtout une meilleure adéquation de l'offre à la demande, ne serait-ce que par le souci de programmation intelligente (c'est-à-dire répondant à la demande locale réelle !) au départ de chaque opération immobilière…

On se reportera pour les détails concrets, à nos propositions décrites en annexe, qui tentent de cerner les différents aspects du problème : nous sommes, cela va de soi, ouverts à un débat très large sur ce sujet.

STRATEGIES DE REEQUILIBRAGE

Dans la seconde famille de préoccupations, celle d'un rééquilibrage entre le Nord et le Sud du Pays d'Aix, entre la ville et la campagne, entre les différents pôles de notre commune et ceux du Pays d'Aix, entre les différents modes de déplacements, nous rangerons :

- les zones d'extension urbaine (le plus souvent sous forme de ZAC)
- le devenir des zones NB et ND
- la consolidation de l'activité industrielle et commerciale
- la pérennisation de l'agriculture
- la nécessité de « bâtir la ville sur la ville », pour économiser le foncier
- la nécessité de radicaliser le PDU actuel, et de favoriser davantage les modes « doux » de transport
- la nécessité de concevoir des pôles d'échange multimodaux pour les transports, pour en finir avec l'apoplexie et les nuisances de la zone centrale
- la nécessité de revoir la politique de stationnement en ville et en périphérie de ville

Ces deux derniers objectifs sont bien dans notre esprit des modalités de **rééquilibrage** de la situation actuelle ; la partie « Secteurs en crise », dans les chapitres consacrés aux gares d'Aix et au stationnement, expose les **solutions en mesure de corriger ces graves dysfonctionnements**.

LES EXTENSIONS URBAINES

Les réflexions de fond que nous avons conduites au cours de ces quatre dernières années sur l'avenir de notre Ville, au sein de notre Commission d'Urbanisme, concernent tout le Pays d'Aix, non seulement comme nous l'avons souligné de façon aiguë en matière de transports et de circulation, de politique du logement, mais bien évidemment aussi en ce qui concerne les extensions urbaines.

Les modalités de croissance urbaine que nous analysons dans notre chapitre « Zones d'extension urbaine » se produisent de façon spontanée, lente et diffuse à partir du moment où les POS ou les PLU le permettent, par augmentation de la constructibilité des zones situées en frange de ville : cette croissance « naturelle », mais qu'il faut maîtriser avec la plus grande vigilance, est abordée en détail dans le chapitre « Devenir des zones NB et ND ».

En dehors de cette croissance diffuse, fruit de microprojets individuels, l'autre facteur le plus marquant est celui d'opérations d'aménagement décidées ou autorisées par la puissance publique, le plus souvent sous forme de ZAC (Zones d'aménagement concerté), outil administratif et juridique parfois contesté ou vilipendé dans le passé, mais aujourd'hui bien rôdé, et encadré par une législation et une jurisprudence très fournies.

Ces opérations sont conçues en ville pour remplacer des friches industrielles, reconstituer un maillage urbain incohérent ou restructurer des quartiers vétustes, mal composés ou trop peu denses (voir notre chapitre « Bâtir la ville sur la ville »). Ce fut le cas de la ZAC Sextius-Mirabeau, en voie d'achèvement, qui a donné lieu à d'innombrables polémiques depuis quinze ans, mais dont les Aixois, avec un peu de recul, finiront par admettre la qualité de conception et l'agrément de vie.

A l'extérieur de la Ville, la légitimité sociale, écologique, économique ou paysagère des extensions (ou plutôt des créations urbaines) devient beaucoup plus problématique et politiquement fragile si d'autres solutions pour faire face à la croissance de la Ville n'ont pas été tout d'abord recherchées avec la rigueur et l'énergie souhaitables, puisque ce type d'aménagement suppose la consommation de foncier peu construit, de terrains naturels ou agricoles : cette légitimité, pour exister, doit être étayée par de solides arguments.

Deux zones d'aménagement de ce dernier type ont été conduites récemment, par des aménageurs privés, à la satisfaction générale apparemment : la Zac de la Rostolane à Puyricard et celle de Brédasque à la sortie ouest de la ville.

Il est vrai qu'elles constituaient des prolongements quasi naturels de la ville, ou du village dans le cas de Puyricard.

Ce qui fait débat aujourd'hui dans ce domaine, c'est la ZAC de la Duranne.
Non pas, comme certains le prétendent, parce que la décision de la faire passer d'une capacité de 1000 logements comme prévu à la fin des années 90, à 3000 logements actuellement (soit 10 000 habitants en 2015 !) poserait des problèmes insolubles !

Il faut être clair : il vaut mieux concevoir une petite ville de 10 000 habitants comportant tous les équipements, les services, les commerces nécessaires à une vie autonome, reliée efficacement au centre d'Aix et aux autres pôles urbains et aux gares, qu'un quartier perdu « au milieu de nulle part », comme le fut naguère l'ensemble immobilier de Corsy par exemple, avec comme unique justification un foncier bon marché lors de sa conception !
Mais nous avons malheureusement de bonnes raisons de penser aujourd'hui que tout ce qui fera l'**urbanité, l'agrément de vie, le traitement des contraintes lourdes (zone coupée en deux par une départementale, sol calcaire très difficile à excaver !), l'inscription dans les paysages aixois,** de ce futur quartier indépendant n'a pas été pensé de façon globale. Les avant-projets dévoilés successivement ici ou là de façon furtive, démontrent une conception dirigiste et/ou mégalomaniaque de l'aménagement public, et comme très souvent, sans la moindre concertation ni avec les CIQ du secteur, ni avec les habitants actuels de cet embryon de ville, livrés à leur solitude pour de longs mois encore…
Ni sur le fond, ni sur la forme, cette affaire ne nous paraît correctement engagée !

Pour éviter que la situation actuelle ne conduise à répéter les erreurs du passé (pas seulement à Aix, bien entendu !), nous exposons dans le chapitre « Zones d'extension urbaine » **les critères et les préalables** qui doivent permettre, en dehors de la qualité de la **composition urbaine** du départ (qu'il convient à notre avis de confier à des urbanistes plutôt qu'à des architectes), et de la « patine » du temps, de rendre la vie des futurs habitants plus agréable.
Ce rappel de bonnes analyses et de bonnes pratiques (nécessité de créer une zone centrale dotée de tous les attributs d'une ville, de respecter les caractéristiques écologiques du lieu, de veiller à l'harmonie des formes urbaines et à la qualité des espaces publics et privés) n'est pas exhaustif, et nous serions heureux de pouvoir la confronter aux réflexions de politiques et de professionnels !
Elle s'appliquera non seulement à la Duranne, mais aussi à toute autre extension urbaine.

Nous ne saurions clore cette présentation rapide de ce qui doit précéder ou accompagner l'action d'aménagement urbain, sans évoquer la situation de la SEMEPA qui constitue actuellement le principal vecteur de cet action.
Nous apprécions et reconnaissons la compétence et la bonne volonté des professionnels qui travaillent dans cette structure. Il n'en demeure pas moins que les interventions de la SEMEPA (ex SEMEVA), dirigée presque toujours par le Maire Adjoint chargé de l'Urbanisme, et n'ayant structurellement de comptes à rendre qu'au Conseil municipal (et encore, de façon financière, et annuelle), échappent largement au contrôle des conseillers municipaux, et plus encore à celui des citoyens !

Il manque de toute façon clairement aujourd'hui un cadre politique (au sens large), à l'action de l'aménageur : <u>les objectifs urbanistiques, sociaux, démographiques, doivent être fixés par le pouvoir municipal et de façon publique</u>, et non pas imaginés ou inventés par un aménageur aussi sérieux et talentueux soit-il…
Par ailleurs, une plus grande transparence dans le fonctionnement (désignation des constructeurs et promoteurs notamment) et une meilleure prise en compte des propositions des CIQ dans la programmation et la conception, nous paraissent indispensables pour l'avenir.

De la même façon, dans le futur, il nous paraîtrait utile, pour ne pas dire incontournable, que l'AUPA (Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix) soit associée à la réflexion sur les extensions urbaines, au même titre que les Services chargés de l'urbanisme et plus spécialement de la planification urbaine, au sein de l'administration municipale. Ce dernier service peut d'ailleurs contribuer non seulement à une meilleure qualité d'aménagement dans les zones d'extension, mais il lui reste à effectuer aujourd'hui l'indispensable et considérable travail de fond, préparatoire à l'élaboration du futur PLU : pour mener à bien ces missions, il gagnerait à être sérieusement renforcé !

LE DEVENIR DES ZONES NB ET ND DU POS ACTUEL

Rappelons tout d'abord que ces zones, appelées également zones de campagne, qui représentent respectivement 13 et 33 % du territoire de la commune, sont appelées à disparaître dans le PLU qui remplacera le POS actuel, comme l'a prévu la Loi SRU de décembre 2000. Elles devront être requalifiées soit en zones U (urbaines), c'est-à-dire intégrées sur le plan réglementaire à la ville, avec une augmentation variable mais réelle de leur densité, actuellement extrêmement faible (3 % au mieux !), soit placées « en attente d'urbanisation » (zones AU), et donc urbanisées à terme sous diverses conditions techniques et financières, ou bien encore devenant définitivement « naturelles » (zones N), avec une très faible et très conditionnelle constructibilité.

Sans entrer dans le détail de notre analyse et de nos propositions dans ce domaine très sensible (pour ne pas dire explosif !), et assez technique, nous préconisons de ne pas remettre en cause le caractère peu construit, globalement peu dense, naturel, paysagé, de ces zones qui contribuent largement au charme de la campagne aixoise. En clair, de **ne pas édicter des règles qui permettraient une division parcellaire trop importante** (attention ! les textes actuels des lois SRU de 2000 et Habitat et Urbanisme de 2003 ne sont pas structurellement des garde-fous contre cette tentation), **mais qui, par contre, libéraliseraient les règles de « confort » sur chaque parcelle : surface hors œuvre totale, annexes en particulier**.
Les règles actuelles, absurdement malthusiennes, en pénalisant les propriétaires sans raisons basées sur la qualité de l'urbanisme ou du paysage, favorisent la fraude et augmentent l'iniquité entre les propriétaires !

Nous proposons par ailleurs dans le document « Devenir des zones NB et ND » :
- de définir, après analyse des besoins fonciers liés à une croissance raisonnable de la Ville, une fraction des zones NB (nous suggérons 700 ha sur 2300 ha), en frange de l'agglomération actuelle, pour homogénéiser le tissu urbain, actuellement souvent incohérent, à faire basculer en zones U, là où des transports en commun existent à proximité
- de renforcer les noyaux villageois, les hameaux et les écarts par une densification limitée de ces noyaux, une amélioration des équipements et services divers, un regroupement des commerces, une restructuration spatiale par des formes urbaines appropriées (maisons de ville ou de village, placettes, reconstitutions de rues et/ou voies aérées, plantées, équipées de mobilier urbain de qualité, etc…)
- de relier, bien entendu, ces noyaux et ces hameaux aux autres pôles urbains et d'activité par des extensions du réseau de transports en commun
- de ne toucher en aucun cas au réseau viaire actuel, ni en tracé, ni en gabarit, mais de procéder aux améliorations indispensables dans la qualité (revêtements, sécurité, éclairage public, signalisation, etc…) et pour améliorer la circulation des transports en commun, des cyclistes, des piétons, et des personnes à mobilité réduite.

CONSOLIDATION DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

Dans notre chapitre sur l'activité économique locale, nous constatons tout d'abord la multiplicité des lieux de réflexion, de décision et d'action, en matière de développement, d'implantation, d'extension, et de reconversion éventuelle des activités industrielles et commerciales.
Etrange pour un pays de tradition jacobine et dirigiste comme le nôtre !
On comprend dans ces conditions qu'il soit difficile de dénicher le pilote et les éventuels copilotes de l'avion !

Notre deuxième étonnement, c'est la difficulté à distinguer clairement pour notre Région, à travers les propos des élus et des responsables économiques, et surtout les missions des très nombreux organismes gravitant dans le secteur du développement économique, une stratégie de développement de nos points forts (agro-alimentaire, tourisme, construction), de consolidation de nos activités fragiles (microélectronique par exemple), et de recherche de diversification, stratégie prolongée par des actions concrètes et la mobilisation des relais d'opinion !

Certes, nous nous réjouissons comme tout le monde de la montée en puissance du projet ITER et des pôles de compétitivité.
Certes, nous formulons des vœux de réussite pour les start-up qui fleurissent un peu partout,

en particulier dans les pépinières d'entreprises et autres « incubateurs » !
Mais c'est tout le tissu économique et social qui a besoin d'être stimulé et coordonné, y compris le plus traditionnel
Et l'Université doit impérativement être intégrée à cet effort général de recherche et de développement : on sait qu'il y a de fortes résistances dans ce domaine, mais c'est au monde politique d'édicter des règles de bonne conduite pour convaincre le monde universitaire, et aux entrepreneurs d'améliorer leur offre !

Notre objectif initial, qui était d'examiner les conséquences sur le foncier, l'aménagement public, le bâti, la circulation et les transports, des enjeux économiques, avec si possible, en retour, l'élaboration de recommandations pour une politique de correction des erreurs du passé, et de rééquilibrage des activités vers le nord du Pays d'Aix, a du se réduire en cours de route à un inventaire de la situation actuelle, avec beaucoup de points d'interrogation.

Notre analyse nous conduit à une liste de questions et de souhaits : nous espérons recevoir de la part de nos lecteurs des réponses aux premières, et la poursuite d'un débat sur les seconds!
Parmi ces souhaits, retenons que le retour à une certaine mixité habitat /équipements/ activité économique est souvent souhaitable, lorsqu'ils ne génèrent pas de pollution ou de nuisances : cela contribuerait globalement à la diminution des déplacements automobiles.

PÉRENNISATION DE L'AGRICULTURE

Dans le chapitre « Place de l'agriculture dans le PLU », nous insistons sur le fait que l'agriculture, malgré la diminution du nombre d'exploitations et de la part de la population directement investie dans ce domaine, doit toujours être considérée comme une activité à fort potentiel économique, et bien entendu, écologique, pour la France en général, et pour notre Région en particulier.

Comme le suggère le titre de ce chapitre, ce sera au PLU de garantir par ses orientations générales et la rédaction de son règlement, le maintien et le développement de l'agriculture, qui joue également, comme nous l'avons souligné dans notre avant-propos, un rôle de coupure - non artificielle - entre les zones urbanisées.

Les terrains qui doivent lui demeurer affectés ne seront en aucun cas le « résidu » de la croissance urbaine et de la consommation des autres activités économiques ou de loisirs.

Nous recommandons dans ce chapitre de promouvoir l'**agriculture périurbaine**, par toute une série de mesures favorisant la distribution des produits de cette agriculture, dont la population aixoise pourra être la première bénéficiaire.
Nous listons d'autre part une série d'incitations et d'actions concrètes pour **garantir la pérennité des exploitations et faciliter l'accès à un foncier abordable**.

BÂTIR LA VILLE SUR LA VILLE

Ce concept est familier aux urbanistes, mais fait encore peur au citoyen, par sa connotation iconoclaste et autoritaire !
Comme nous l'avons évoqué au chapitre « Extensions urbaines », il ne s'agit cependant que d'améliorer la ville, la compléter, la « retricoter » lorsqu'elle présente des secteurs en déshérence, des trous, des zones mal conçues, mal bâties, sous densifiées.
Il ne s'agit pas de « bourrer » le moindre espace disponible, et l'aménagement urbain d'aujourd'hui est aussi éloigné de la « rénovation » des années 60 et 70 (tabula rasa !), que de la rentabilisation à tout prix : il faut aujourd'hui parfois recomposer, redessiner, pour les améliorer, des morceaux de quartier, des ensembles immobiliers bâtis à la va-vite, des franges de ville, des entrées de ville ou de village.
Nous proposons dans ce chapitre « Bâtir la ville sur la ville » à la fois des principes d'analyse, des méthodes d'action, et quelques exemples de secteurs où il convient d'agir rapidement, selon nous, avec courage, énergie,… et respect des habitants.
L'objectif est en effet à la fois de réaliser un bon urbanisme, mais aussi de réintégrer dans la Cité des personnes et des populations qui souffrent d'une certaine exclusion ou stigmatisation.

LE PDU, SA MISE EN ŒUVRE ET SA NÉCESSAIRE RADICALISATION

Il est prévu dans le PDU lui-même, un processus de contrôle de sa mise en œuvre, avec

des ateliers se réunissant par thèmes pour pointer l'avancement des différentes mesures qui y sont inscrites.
Cette procédure de contrôle ayant tardé à être mise en place (les premières réunions n'ont eu lieu que fin 2006), un certain nombre d'associations se sont réunies en 2005 pour constituer un Comité de suivi citoyen du PDU, qui a rendu en 2006 un premier rapport, plutôt pessimiste, sur l'application du PDU.
A la fin du premier semestre de 2007, ce même Comité a diffusé son deuxième bilan, qu'il a voulu le plus complet et le plus proche possible de la liste des priorités affichées par le PDU lui-même. Ce bilan est disponible dans son intégralité dans le Tome 2 de notre Livre Blanc.

Il apparaît, sans surprise, que le gros des efforts et des investissements de la CPA concerne les transports en commun et le stationnement, ce qui n'a rien de choquant, puisque ces priorités rejoignent le souci partagé de mettre en place très rapidement un dispositif de dissuasion contre l'usage abusif de l'auto.
Par comparaison, certains chapitres apparaissent comme vraiment à la traîne, comme la suppression du transit auto dans les zones urbaines, le plan vélo, ou la réduction des nuisances et des pollutions.
Du même coup également, et devant la montée régulière du trafic automobile, l'apoplexie permanente de certains secteurs de la ville et de la CPA (au Sud principalement), et le nombre alarmant de jours annuels « dans le rouge » en matière de pollution, il est légitime de se demander s'il ne faut pas rapidement basculer du scénario médian retenu par la CPA dans le PDU, à un scénario plus volontaire, surtout maintenant que les premiers éléments de dissuasion se mettent en place…

PLAN « QUALITE URBAINE »

Enfin, dans la troisième catégorie, nous examinerons les progrès à réaliser pour faire de notre Ville une cité plus moderne, plus accueillante et plus belle :
- sur le plan de la qualité architecturale et de la mise en valeur du patrimoine public ou privé
- sur le plan énergétique et du traitement des déchets
- sur le plan environnemental et paysager
- sur le plan de la pacification des rapports entre les citoyens sur la voie et les espaces publics

QUALITÉ ARCHITECTURALE ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE PUBLIC OU PRIVÉ

Aix est une ville appréciée dans le monde entier pour le charme de ses paysages et du « pays » environnant, à l'égal de la Toscane, ou de la plaine d'Alsace, et pour la beauté de ses édifices. La Provence fait toujours rêver, en particulier les peuples de l'Europe du Nord, les Anglo-Saxons, les Japonais…
La presse française et internationale sortent régulièrement des articles sur l'art de vivre et le plaisir de flâner (et même éventuellement de travailler !) dans notre belle Région.
Si l'on consent à redescendre de ce petit nuage de satisfaction, il faut bien reconnaître à la fois que nous sommes objectivement privilégiés, mais aussi que la réalité quotidienne est parfois décevante et même carrément irritante: trottoirs et parties de chaussées défoncés, nettoyage inexistant dans certaines rues ou avenues, avenues ayant perdu leurs arbres, murs lépreux, candélabres et mobilier urbain antédiluviens dans certains quartiers, câbles électriques courant le long des façades, signalétique erratique et inégalement répartie, etc…
La campagne aixoise quant à elle est parcourue par toute une gamme de lignes à haute tension, et les poteaux et pylônes de support qu'on y trouve (y compris pour le téléphone) constituent une remarquable rétrospective de toute l'histoire de l'électricité depuis le XIXème siècle !
Les efforts remarquables déployés pour mettre en valeur notre patrimoine historique (entre autres réalisations, la partie restaurée cette année de la place d'Albertas, qui nous met en appétit pour la suite, ou les découvertes passionnantes des vestiges romains, il y a deux ans !), ne doivent pas nous détourner et

distraire les élus et les services de la vigilance au quotidien dans des domaines plus terre-à-terre, moins prestigieux ou médiatiques.
Nous n'avions pas choisi au hasard les exemples auxquels peut et doit se confronter Aix : ce sont à la fois des conservatoires de la civilisation européenne et des carrefours fourmillants d'activités, pas seulement culturelles !
Nous suggérons modestement quelques pistes de réflexion et quelques méthodes de travail stimulantes dans ce domaine, dans le chapitre « Qualité architecturale et mise en valeur du patrimoine public ou privé ».

PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX D'AIX-EN-PROVENCE

Les problèmes d'environnement dans notre Ville et dans le Pays d'Aix sont très nombreux : ils sont liés, ainsi que nous l'avons indiqué à plusieurs reprises, à la circulation en ville et sur tout le réseau routier du Pays d'Aix (bruit et pollution) mais aussi à l'activité industrielle, en particulier l'industrie pétrolière de l'Etang de Berre et l'industrie métallurgique du Bassin de Gardanne.
Ce qui conduit notre proche région déjà très sèche et très ensoleillée à battre chaque année des records de pollution, affichant notamment un nombre impressionnant de dépassement du seuil admis pour l'ozone…

Nous ne traiterons pas ici de tous les problèmes environnementaux de façon détaillée : de nombreuses associations et des services spécialisés de l'Etat (Airmaraix par exemple) publient régulièrement des statistiques et proposent des mesures correctives à court et long terme de ces problèmes.
Dans notre annexe intitulée « Environnement » nous abordons un certain nombre de sujets qui nous semblent soit d'une actualité immédiate, soit délaissés ou minimisés par les pouvoirs publics :

- gare routière d'Aix-en-Provence : nous mettons l'accent sur l'approche environnementale longtemps oubliée dans ce dossier
- voies bruyantes, Rocades : nous rappelons ici notre préoccupation largement développée dans le chapitre « Dangers et nuisances sonores le long des grandes voies structurantes »
- aérodrome d'Aix-les Milles : nous attirons l'attention sur le fait que des permis de construire continuent à être accordés au voisinage de l'aérodrome, malgré l'existence d'un Plan d'expositions aux bruits (PEB)
- occupation du domaine public : un laxisme ou une permissivité généralisée règnent encore dans l'octroi des autorisations à occuper le domaine public, le Cours Mirabeau étant paradoxalement le mieux « tenu » à cet égard.

Nous esquissons par ailleurs les grandes lignes d'une politique économe de l'énergie.

NOS PRIORITÉS DANS LES ACTIONS PROPOSÉES PAR LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

Un nombre important d'adhérents et de responsables de CIQ participent régulièrement aux travaux de l'Atelier de l'Environnement : à ce titre, ils ont contribué au moins partiellement, à l'élaboration de la Charte de l'Environnement.
Parmi la centaine d'actions proposées par cette Charte, nous citons ci-après quelques chantiers qui nous paraissent à la fois urgents et en rapport avec les préoccupations décrites dans ce Livre Blanc : cela ne signifie pas que d'autres actions ne soient tout aussi prioritaires, et nous relevons que dans des domaines comme les risques majeurs, la protection de l'eau, ou les déchets, par exemple, des réflexions de fond et des actions d'envergure ont été déjà entreprises.
Voici donc une liste indicative :

- pour les antennes mobiles, aller au-delà du Guide des bonnes conduites signé entre l'Union des Maires et les opérateurs (obtenir, comme à Paris, la diminution à 2v/m de la puissance des émissions électromagnétiques)
- dresser un inventaire des richesses paysagères et patrimoniales
- réaliser un réseau vert en Pays d'Aix
- élaborer une charte de l'affichage
- déchets : introduire la taxation au poids comme cela se répand dans toute l'Europe
- énergie :
  - organiser la filière bois/énergie
  - développer l'installation de chaufferies au bois
- qualité de l'air :
  - inciter au covoiturage dans les entreprise et les établissements scolaires
  - accompagner la mise en place des plans de déplacements des entreprises
- bruit :
  - mettre en place un observatoire du bruit routier

- cartographier les nuisances sonores
- traiter les nuisances sonores de l'A8 et de l'A51

PACIFICATION DES RAPPORTS ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS DE LA VOIE PUBLIQUE

Un des objectifs à attendre du PDU et de toutes les actions complémentaires encore à entreprendre est de modifier en profondeur les comportements de l'ensemble des citoyens de notre Région: entre l'obsession des conducteurs de voiture ou de 4x4 prêts à monter sur les trottoirs pour acheter leur pain ou chercher les enfants à l'école, ou à l'opposé, l'intégrisme des sectateurs du couloir de bus à tout prix (à commencer par l'abattage des arbres, pour aller jusqu'au bannissement total de la voiture), il existe une voie raisonnable, respectueuse de la présence et des besoins de tous.
C'est à la fois un problème de civisme, mais aussi de politique et de gestion : nous savons que dans notre beau pays, les grands principes font souvent l'unanimité, mais que la contrainte est parfois nécessaire pour obtenir des résultats (voir l'exemple du tabac, ou encore de la vitesse sur la route…).
Dans le chapitre consacré aux « Usagers vulnérables », nous indiquons comment peut s'opérer cette mutation des comportements, pour parvenir à un partage pacifique de l'espace et des voies publiques. **Les usagers vulnérables**, enfants, piétons, femmes enceintes, personnes à mobilité réduite de façon temporaire ou définitive, cyclistes, personnes âgées doivent être **pris en compte prioritairement** et de manière effective dans l'espace urbain, dans des conditions de confort et de sécurité absolue et ce, **de façon non négociable**.
Garantir la mobilité pour tous est un droit inaliénable en matière de déplacement urbain. De fait, les dispositions d'aménagement urbain doivent répondre, sans dérogation aucune et en tout lieu à ces préoccupations qui touchent aux domaines suivants : caractéristiques géométriques conformes aux exigences complémentaires concernant les PMR, prise en compte des vélos conforme aux recommandations du Centre d'Etudes et de Recherche sur les Transports et l'Urbanisme. Pour être atteints, ces objectifs nécessitent une redéfinition sans faille des priorités d'aménagement dans l'ordre suivant : 1. les PMR, 2. les piétons, 3. les vélos, 4. les transports publics, 5. la redéfinition drastique de la présence et de la vitesse des voitures.

Cette incontournable approche globale et intégrée nécessite un véritable changement de paradigme, tant pour les élus que pour les citoyens.

DEMOCRATIE LOCALE ET PARTICIPATION

Notre volonté d'être écoutés, consultés et mis à contribution lors de l'élaboration des grands projets, au premier rang desquels le futur PLU, peut être considérée comme relevant de la catégorie précédente, à certains égards, mais nous lui réservons ici un traitement particulier.

Comme nous l'avons souligné dans notre introduction, pour nous, la démocratie ne se limite pas à la démocratie représentative, matérialisée par des scrutins réguliers, au suffrage universel, en particulier sur le plan local (législatives, cantonales, municipales).
Nous estimons qu'elle doit se manifester par une participation quasi continue des citoyens, en particulier de ceux qui souhaitent s'investir dans l'action sociale et l'amélioration de la vie urbaine, mais aussi d'un grand nombre d'électeurs souvent silencieux, parce que réservés ou dubitatifs.
Nous estimons cette question de participation de la plus haute importance.
Au préalable, il faut que les chose soient claires : il est hors de propos pour nous d'enlever au suffrage universel sa primauté institutionnelle

Des constitutionnalistes et des philosophes de la politique ont étudié depuis longtemps cette demande de participation citoyenne (récemment encore Nicolas Tenzer dans ses « Valeurs des Modernes »), et la plupart ne voit que des inconvénients à bouleverser l'équilibre actuel des institutions démocratiques, tout en recommandant le recours à des formes plus ou moins élaborées de participation, pour faire respirer la démocratie.
L'électeur doit toujours avoir le dernier mot, et les représentants qu'il s'est choisi également, pendant la durée de leur mandat.
C'est une règle sage qui garantit la continuité et la sérénité du travail des élus.
La sanction éventuelle de l'incompétence, des promesses non tenues, des comportements douteux ou partiaux de ces représentants, s'opère uniquement lors des scrutins (sauf « accident » judiciaire ou administratif grave entre deux scrutins).

On ne nous verra donc pas, pour faire moderne, emboîter le pas de ceux qui prônent des jurys « populaires » ou « citoyens », sortes de soviets remis au goût du jour, ou réminiscence de parlements anciens, désordonnés et irresponsables.
Nous sommes pour la participation, et non pour la démagogie assaisonnée de manipulations en coulisse, ni pour le désordre ou l'obstruction permanents.

CE PRINCIPE ÉTANT POSÉ, LA PARTICIPATION REPOSE SUR DE TOUT AUSSI SOLIDES FONDEMENTS :

- les scrutins, municipaux en particulier, sont distants de 6 années (et parfois même 7 !), il est donc compréhensible que la population puisse pointer l'avancement de l'exécution des promesses électorales tout au long de cette période (qui parait trop courte aux élus et trop longue aux électeurs !).
- le rôle des citoyens n'est pas seulement passif, ou arbitral : ils n'ont pas de raisons de rester les bras croisés en attendant la fin de la partie. Ils jouent aussi leur propre vie dans cette affaire ! Il est normal que les éléments les plus actifs et les plus motivés par la chose publique souhaitent éventuellement voir les élus réorienter un programme électoral trop timide, ou trop dogmatique, ou dépassé par les évènements, et surtout proposer, suggérer, discuter, infléchir…
- la participation, par son mouvement de va et vient, descendant et montant, des électeurs aux élus, permet de donner une information plus concrète (par exemple en soumettant l'action et les projets municipaux au jeu des questions/réponses en assemblée), que celle délivrée par la communication institutionnelle des bulletins municipaux, souvent hagiographique, ou les communications par journaux interposés.
- la participation est également une façon intelligente et subtile, non seulement de « déminer » le terrain sur le plan administratif et juridique, comme nous l'avons souligné dans notre introduction, mais aussi de

rendre responsables et réalistes les contradicteurs et les objecteurs de tout bord, en leur faisant éventuellement donner un aval formel à chaque étape importante d'un grand projet par exemple, depuis le programme initial (ou cahier des charges), en passant par l'avant projet, jusqu'au projet final

Les formes de cette participation
Nous distinguerons, pour des raisons pratiques et opérationnelles, deux formes de participation, qui ne s'excluent pas, bien entendu :

- **participation que l'on peut qualifier d'institutionnelle**
  - conseils de quartier (ou de proximité)
  - commissions extra-municipales

- **participation liée à un projet, quelle que soit sa taille**
  - réunion de présentation
  - réunions de discussion avec éventuellement ateliers sur des thèmes précis)
  - aval formel d'un projet, par les représentants du public (CIQ, associations spécialisées dans tel ou tel domaine, syndicats de copropriété, etc…)
  - référendum ou consultation de quartier

Nous donnerons ici notre sentiment sur trois de ces formes de participation.

CONSEILS DE PROXIMITÉ

Issus de la loi Vaillant de Janvier 2001, ces conseils, pour prometteurs qu'ils puissent être sur le papier, peuvent conduire à des démarches très différentes suivant l'esprit dans lequel ils sont composés et surtout écoutés.
Il s'agit de toute façon d'une participation très encadrée, et qui peut donner lieu à des manipulations, puisqu'une municipalité peut « noyer » ceux qui veulent vraiment participer et faire des propositions utiles au bien commun, mais aussi s'avérer des gêneurs potentiels, dans un ensemble hétéroclite de « personnalités qualifiées » nommées à la discrétion du pouvoir municipal, et d'associations très honorables mais pas vraiment motivées par l'action urbaine

L'expérience qui s'est déroulée pendant un an environ à la Mairie annexe du Pont-de-Béraud entre l'automne 2005 et l'été 2006, ne fait que conforter ce point de vue.
La bonne volonté, la tolérance et l'honnêteté de l'élu en charge de cette expérience ne peuvent évidemment être mises en cause, bien au contraire : il a tenté courageusement de faire aboutir ce test sans aucun moyen financier à sa disposition !
Mais le travail réalisé par les commissions avec un certain enthousiasme, en particulier en matière d'urbanisme, d'environnement, et d'amélioration de la circulation et des transports, est resté lettre morte.
Aucun élu du Conseil municipal chargé de responsabilités importantes dans ces domaines, ne s'est donné la peine de lire les rapports, ni d'auditionner les participants pour y trouver matière à réflexion !

COMMISSIONS EXTRA-MUNICIPALES

Elles nous paraissent tout à fait porteuses de vrai travail de fond et de réflexions sérieuses, surtout si elles sont spécialisées dans un domaine important mais limité :
urbanisme/aménagement, déplacements et stationnement, université et grandes institutions, par exemple…
Leur longévité, leur stabilité, la régularité de leurs réunions, la reconnaissance réciproque de leur compétence par les membres de ces commissions seront des gages de travail sérieux et impartial, transcendant les clivages partisans. Une sorte de conseil des sages, entre Sénat et Conseil économique et social !
Leur composition reste bien sûr la pierre d'achoppement principale. De là dépendra leur efficacité ou leur échec.
Si elles ne rassemblent que des supporters de la majorité municipale, ou bien sont constituées comme les Conseils de quartier, de personnalités prétendues qualifiées mais peu motivées, aucune production sérieuse ne sortira, aucune idée constructive ou originale n'émergera.
La participation à ces commissions n'est pas une récompense pour services rendus, mais un engagement à mettre son énergie et sa compétence au service de tous…

RÉFÉRENDUMS DE QUARTIER

Ces référendums, dont l'usage est plus ou moins codifié (au moins quant à l'initiative de les provoquer), peuvent être des moments décisifs de la démocratie locale.
Ils ne sont, bien entendu, que des complé-

ments aux enquêtes publiques, obligatoires pour les projets d'une certaine importance : ces enquêtes publiques, dont nous regrettons souvent le caractère formel, car, comme nous l'avons souligné dans notre introduction, elles ont rarement été précédées du processus de participation que nous souhaitons, peuvent cependant apporter des éléments intéressants sur l'appréciation par la population du projet, et sur d'éventuelles réactions disparates du public.
Il ne faut cependant les utiliser à notre avis que comme l'arme ultime, lorsque les autres modes de consultation ou de participation ont échoué :
par exemple, s'il ne se dégage pas une majorité d'idées sur tel ou tel projet, ou encore si un lobby très localisé fait clairement obstruction à un projet approuvé par une majorité qui a du mal à s'exprimer, ou à convaincre les élus de persévérer.
Le suffrage universel est alors le « juge de paix », sachant que la difficulté restera toujours :

1- de poser **la ou les « bonnes » questions** (précise(s) et discriminante(s))
2- de délimiter avec équité et pertinence **le périmètre géographique de la consultation**

Ces référendums, s'ils doivent permettre aux élus d'y voir clair devant les réactions confuses ou contradictoires du public face à un projet, pourraient prendre place entre la remise du rapport du Commissaire-enquêteur et la délibération du Conseil approuvant ce projet.

CONCLUSION - OUVERTURE

Nous voudrions tout d'abord remercier tous les adhérents et responsables de nos Comités de Quartier et des Associations amies qui ont contribué à ce travail collectif : rédacteurs du Livre Blanc, artisans de la mise en forme de ce document, lecteurs/ correcteurs, preneurs de notes et traiteurs de textes, lors des nombreuses séances de notre Commission d'Urbanisme, participants réguliers ou furtifs à ces réunions.

Nous remercions également tous ceux de nos interlocuteurs qui ont accepté pendant ces trois années et demie de répondre à nos questions et d'éclairer notre lanterne : responsables des services de l'Urbanisme, responsables de l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix et de la SEMEPA, architectes, urbanistes et experts divers.

Ce Livre Blanc est un commencement, puisque nous lui avons assigné non seulement un rôle de bilan de la situation actuelle de notre Ville et du Pays d'Aix en matière de vie urbaine, d'environnement et de déplacements, de recueil de propositions en direction des élus et des services, mais aussi de grille d'appréciation et de suivi des réalisations pour l'avenir.

Il sera utilement complété au quotidien, dans les années à venir, par les très nombreux projets de quartier imaginés dès aujourd'hui par les CIQ, constituant autant de déclinaisons locales du « PADD ».

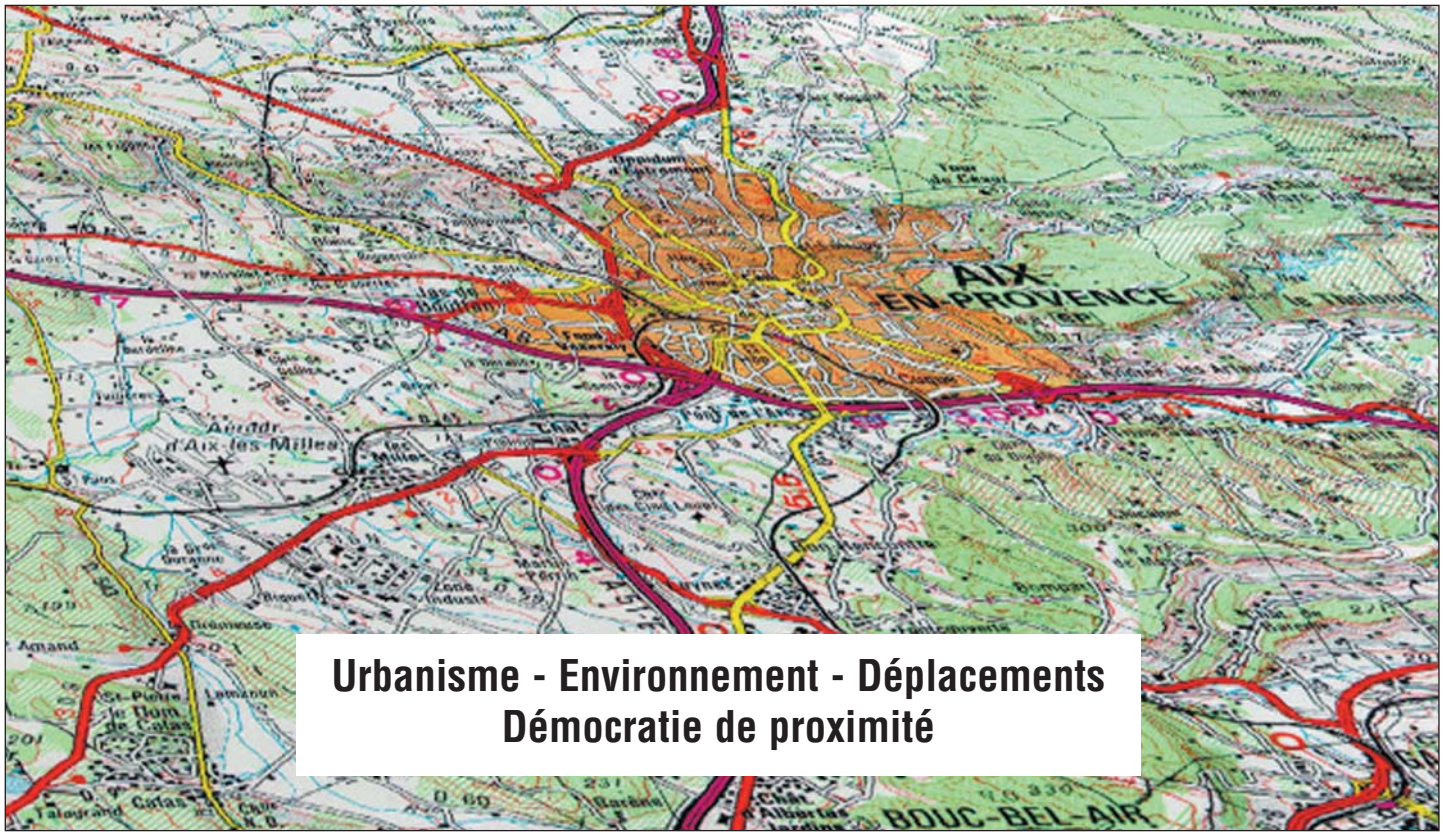
Nous terminerons en insistant à nouveau sur la nécessaire institutionnalisation de la participation citoyenne, pour permettre à des associations comme les nôtres d'apporter enfin notre contribution, dans un climat serein et constructif, à la programmation et à la conception des grands projets à venir, au premier rang desquels nous mettons le futur PLU.

Ce document a été rédigé sous la direction de Pierre BLAIS, par :
A. ARRONDO, I. AUDENIS, N. BARRAL, D. BERENGER, D. BERTHELOT, P. BLAIS, D. BONFORT, M. DELENNE, M. GARNIER, J-Y. GELIN, G. GIESSNER, M. LIEUTIER, M. KAPFERER, L. PÉRALLAT, M. VALENTIN, G. ZABINI.

Associations ayant participé à la Commission de préparation du Livre Blanc :
C.I.Q. : 3 BONS DIEUX, 3 SAUTETS-PALETTES, BRUNET, CUQUE-ST JÉRÔME, FACULTÉ, EST, GRANETTES-PEY BLANC-ST MITRE-SOUQUE, LAUVES-PLATANES, LUYNOIS, MALOUESSE, MALOUESSE-BON RENCONTRE, MAZARIN, MILLOIS, NORD-EST, PASTEUR-TAMARIS, PIGONNET, PONT DE L'ARC, PUYRICARD, SUD DE LUYNES, VENELLES.
Autres associations : ADAVA-ADTC, AECV D'EGUILLES, CAP 21, ADEPAC DE PERTUIS, CPIE, ECASE, 1000 DÉCIBELS.

LIVRE BLANC 2008

Texte intégral des contributions



Urbanisme - Environnement - Déplacements
Démocratie de proximité

Fédération des Comités d'Intérêt de Quartier du Pays d'Aix et ADAVA - ADTC

Maison des Associations - Le Ligourès - Place Romée de Villeneuve - 13090 Aix-en-Provence

TEXTE INTEGRAL DES CONTRIBUTIONS

RETOUR AU SOMMAIRE PRINCIPAL

URBANISME

1 Place de l'Université
2 Deux institutions étatiques (Université, Justice)
3 Localisation des grands équipements
4 Entrées de ville
5 Habitat et foncier
6 Extensions urbaines
7 Le devenir des zones NB et ND
8 L'activité économique
9 Bâtir la ville sur la ville : restructuration urbaine
10 Patrimoine et qualité architecturale du bâti public et privé

ENVIRONNEMENT

11 Place de l'agriculture
12 L'environnement

DEPLACEMENTS

13 La circulation à Aix
14 Le stationnement
15 Les réseaux de transports en commun
16 Les gares d'Aix (pôles multimodaux)
17 Nuisances sonores le long de la RN 296
18 Bilan citoyen du PDU
19 Les usagers vulnérables

La présence des Universités dans les quartiers sud et ailleurs

L'université est présente à Aix-en-Provence depuis son apparition en France puisque le Collège Bourbon, devenu le Collège du Sacré Coeur (dit « Collège Catholique » par les aixois), est la deuxième installation après la Sorbonne. C'est l'un des apanages d'Aix, capitale intellectuelle de la Provence. La réalité est différente.

Il est d'abord totalement réducteur de s'attarder sur le seul problème des étudiants dans les quartiers sud. En effet les Universités sont inscrites dans un tissu urbain dense, défini dans les années 50 du XX siècle, à une époque où cette zone était « méprisée » par les aixois de l'hyper centre historique et depuis bloquée au sud par la construction de l'autoroute.

Les principaux établissement sont installés le long de l'avenue Schumann qui est elle même une sorte de boyau étroit ; c'est l'avenue Brossolette avec les avenues J.P. Coste et G. Berger qui en commandent à la circulation.
Par ailleurs l'accroissement du nombre des étudiants impose la création de sites périphériques. Autour viennent de plus se greffer des écoles privées (école Diderot sur l'avenue du Club Hippique).

Les logements étudiants sont quantitativement limités et qualitativement médiocres, voir inacceptables. Les locaux du CROUS sur l'avenue Gaston Berger drainent à certaines heures d'importants flux. Il existe des projets de densification de cet habitat ; les cités étudiantes de Cuques et Saint Jérôme dans une zone qui ne peut pas être desservie par des T.C. lourds mais seulement par de minibus.
Ce qui pose un problème pour les habitants qui ne peuvent pas accéder facilement au centre ville.

La densité des étudiants – environ 38.000 étudiants sur 2km² - pose un problème de mixité dans un quartier qui n'a jamais été prévu pour ça, d'autant plus que maintenant beaucoup sont motorisés.
L'explosion des prix des terrains, la construction de groupes immobiliers importants et de lotissements limitent le pouvoir d'intervention de la municipalité. Le Rectorat garde cependant des terrains comme le stade Ruocco.

Il est donc évident qu'il existe un problème de l'intégration des étudiants mais dans le cadre de la Loi dite SRU, la notion essentielle de « mixité sociale » n'est plus respectée chez nous. Le problème est donc global et pas seulement estudiantin. Il existe par exemple une vraie liaison avec la pérennisation de la gare routière.

1°/ ETAT DES LIEUX

Les Universités sont au nombre de 3, principalement implantées le long de l'avenue Schuman mais seule la dernière née a sont siége à Aix :

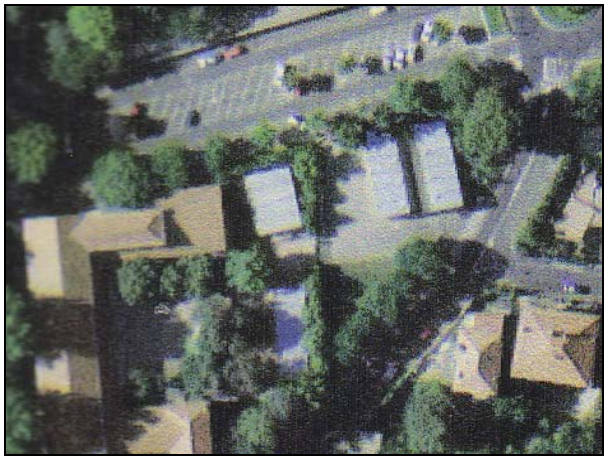
- U1 – Université de Provence (lettres/sciences humaines) ;
- U2 – Université de la Méditerranée (sciences économiques) ;
- U3 – Université Paul Cézanne (droit/sciences).

Il est à noter que la situation desdites universités est si mauvaise que le gouvernement vient de décider que les 3 entités seront réunies le 1er octobre 2009.

Les bâtiments ont été construits là, dans le lit d'un ruisseau, dans les années 50 et 60 à une époque où la ville s'arrêtait, vers le sud, sensiblement à la tranchée du train ; elles ont été prévues pour un nombre limité d'étudiants dans une zone où n'existaient que quelques lotissements et immeubles. Il y a eu des vaches jusqu'en 1967.
Le réseau viaire qui sert de parking aux étudiants notamment entoure les bâtiments du site Schumann est hors norme, inférieur à 4m pour la majorité des voies. A l'est, la voie ferrée limite l'extension.

Face à l'explosion du nombre des étudiants les bâtiments ont été soit agrandis sur place soit complétés par des bâtiments satellites comme :

- la création de la Fac Montperrin dans le plan UNIVERSITE 2000 sur l'emplacement d'un parking à destination des étudiants travaillant sur le site SCHUMAN (*rappelons que déjà nous avions actionné la Mairie sur le problème des parkings*) ;
- la création d'un site universitaire sur les terrains du Moulin Rebuffat (entre l'amphi Portalis et l'avenue Schuman) ;
- la venue sur le site de la caserne Gambetta ;
- la récupération par U3 de certains bâtiments abandonnés par l'armée (avenue Henri PONCET…



2°/ LES POLITIQUES UNIVERSITAIRES

Chacune des 3 universités est en fait une enveloppe qui englobe des unités plus petites qui ont chacune la personnalité juridique (chaque section est en fait une université autonome) agrée selon des plans quadriennaux par le ministère.
Dernier plan quadriennal : 2004/2008.
Il est difficile d'identifier les volontés car les Université ne communiquent pas avec leur environnement. Il faut aller arracher les informations.

3°/ LES PERSONNELS

Il semble que le nombre des étudiants à culminé à environ 41.000 en 2004 et qu'aujourd'hui il est significativement en baisse, de 4,06% (en France il augmente de 0,2%).

Il est très difficile d'obtenir des données chiffrées (nous n'avons pas de contact avec U2) mais sur les sites des quartiers sud les universités annoncent :

- U1 : 18.000 étudiants en 2004 et aujourd'hui - 3,3% ;
- U3 : 7.500 étudiants en 2004 (sur un total de 22.534), en baisse aujourd'hui.
- U2 est plus petite mais comprend les IUT et la fac. d'économie.

Il faut ajouter 4.000 personnels de l'Université et également les employés du Rectorat.
U1 est assez concentrée puisqu'il n'y a, principalement que le site d'AIX et celui de LAMBESC. Son principal établissement est à Marseille.

U2 est quasi totalement marseillaise ; à Aix il n'y a que des étudiants en sciences économiques auxquels il faut ajouter les IUT.

La FAC U3 est principalement aixoise même si elle développe fortement son unité de droit sur la Cannebière (doublement de la surface) et son pôle des sciences à Saint Jérôme. Le site aixois est nettement plus déconcentré avec ses sites : Schumann - Montperrin - Poncet - L'Arbois – Forbin - L'Enfant - ;Gaston de Saporta - Parc de l'Arbois - Puyricard…

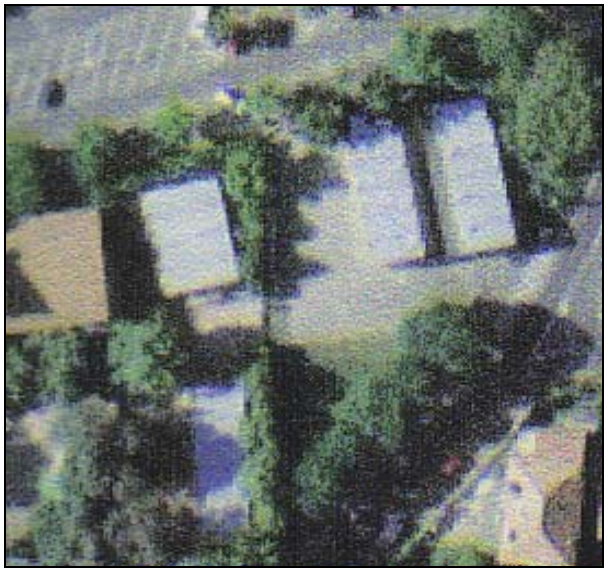
La création de la réforme LMD, avec la surcharge, a complexifié les problèmes existants même si seulement 2% des étudiants profitent de ses facultés :

- arrivée de nombreux étudiants de toute la France afin de profiter de la réforme ;
- étudiants plus âgés, souvent en couple, sans possibilité de vivre sur place du fait du manque de place, des loyers ;
- locaux trop petits impliquant :
    - une reprise avancée des cours à la fin du mois d'août et retardée dans l'année vers le 14 juillet ;
    - une utilisation des locaux 6 jours sur 7 ;
    - des cours tard le soir ;
    - des besoins de transports entre les sites parfois éloignés ;
    - des horaires décalés générant de l'insécurité pour les filles ;
- allongement des études (3/5/8ans)…

Il y a sur site plus d'étudiants, plus longtemps mais ces données ne sont pas quantifiées.

4°/ LES REPONSES ACTUELLES

Afin de combler le manque de locaux des « ALGECO » ont été implantés sur les parkings réservés soit aux étudiants soit au personnels : par exemple sur le site PONCET où l'on en dénombre pas moins de 4 contenant au moins 6 salles de cours ou bibliothèque.



La tentative d'organisation du stationnement sur le site MONTPERRIN est un échec :

- parking MONTPERRIN réservé aux scientifiques ;
- parking COIRARD réservé aux juristes et équipé d'une grille toujours ouverte cette année.

Mais ces parkings dysfonctionnent.

Sinon les services techniques de la ville, ses politiques ou le Rectorat, et ceci depuis plus de 15 années, n'ont jamais proposé de solution :

- à l'accroissement de la population étudiante ;
- à l'allongement des études ;
- aux besoins de stationnement puisque les transports ne sont pas du tout adaptés à l'allongement des heures de cour le soir ;
- aux besoins de certains étudiants de se rendre vite d'un site à un autre (par exemple : 10mn pour aller de SCHUMAN à FORBIN) ;

ni écoutés les riverains…

Le CIQ du Pigonnet s'est créé en 1986 en partie justement pour dénoncer l'émergence de ces difficultés. Depuis nous n'avons pas observé de volonté politique de règlement du problème. Le cas du parking Montperrin s'étant même avéré une tromperie.

Rappelons qu'initialement le site Montperrin était le stade de football de l'hôpital psychiatrique et que c'est un terrain

historique : Roland Garros s'est posé là à son retour de la traversé de la Méditerranée.

Un parking destiné à désengorger les rues autour des facs déjà surchargées par le stationnement des voitures des étudiants a été créé vers 1988.

On a construit un bâtiment sur le parking, avec le nombre de place que le POS exige et même un peu plus à notre demande ; mais plus de parking ouvert. La photographie aérienne montre le site en hiver 1991, avant la construction de ce bâtiment : le parking est plein et il n'y a pas de voiture dans les rue.

Ce parking a été supprimé et n'a jamais été remplacé ; les étudiants envahissent nos rues.

De leur côté certains des étudiants ont un comportement totalement irresponsable qui génère dans la population des tensions :

- collectivement ils préfèrent le chantage à la discussion (« *c'est ça ou on va à Marseille* ») et son incapables de s'organiser afin de peser avec nous pour trouver des solutions acceptables ;

- nous n'avons plus du tout de contact avec les Vice-présidents étudiants qui ne répondent même plus à nos demandes ;
- individuellement ils veulent laisser la voiture à la porte des amphis ;
- n'utilisent pas tous les moyens (parking COIRARD vide)…

De plus, comme le stationnement est libre, quand ils arrivent le matin les étudiants trouvent déjà stationnés les véhicules :

- des habitants du centre qui en sont chassés par les travaux, les poteaux, le prix des parkings (en fait nos quartiers deviennent de plus en plus l'exutoire du centre ; il suffit de compter les voitures qui ne bougent pas de la semaine)…
- des personnes qui prennent les bus de Marseille et qui viennent en voiture de plus loin, ne serais-ce que du Pont des 3 Sautets ;
- des personnes qui prennent les navettes aéroport ou TGV et qui parfois stationnent une semaine complète, voir plus ;
- des personnes qui travaillent dans le centre et qui ne trouvant pas de place reviennent vers leurs axes de sortie (le soir il est très difficile de sortir de la ville et donc stationner à proximité de 2 des principales entrées de ville est utile) ;
- des riverains qui ont plus de 2/3 voitures et qui ne peuvent pas tous les garer chez eux.

L'une des solution proposée allant dans le bon sens à notre avis : VELOCAMPUS, ou organisme de location de vélo aux étudiants. Le problème c'est que les points de dépôts desdits vélos se situent sur les avenues Brossolette ou Schumann, lesquelles sont très pentues et sont très utilisées par les TC. Il est même prévu des couloirs mais pas de piste cyclable !

5°/ L'AGRANDISSEMENT DU RECTORAT

Le Rectorat n'est pas seulement le directeur de la politique de l'Education Nationale à Aix ; il en est également un acteur parce qu'il :

- est physiquement présent au centre ville ;
- « détient » des terrains comme ceux du stade Ruocco qui sont a terme destinées à devenir des établissement universitaires.

Pour ses besoins propres le Rectorat a fait l'acquisition de la citée Abram afin de centraliser ses services avant répartis dans toute la ville. De plus il semble qu'il y organise des stages de formations pour des enseignants venant de toute l'Académie.

Les bureaux du CROUS doivent quitter ce site pour aller emménager dans des locaux neufs construits sur le site de Cuques. C'est-à-dire

que tous les services du Rectorat seront regroupés ici. Il faut donc ajouter aux personnels des facultés ceux du Rectorat.
Il semble, qu'au moins à une époque, le recteur cherchait plusieurs centaines de place de parking pour ses personnels, pour ceux qui viennent ponctuellement de l'extérieur.

On peut espérer que l'acquisition de la cité Abram va permettre de supprimer les nombreux Algéco qui encombrent ses coures.

L'un des problème que génère ce site : les nombreuses manifestations de protestation qui bloquent la place Lucien Paye et qui empêchent circulation et stationnement. Il s'en suit une totale désorganisation de la circulation et du stationnement, pour la journée, dans les quartiers sud.

On peut se demander pourquoi la navette qui vient du parking du KRYPTON tourne à gauche avant le Rectorat alors que ses employés seraient les clients naturels de ce parking et pourquoi la 14 passe par l'avenue Churchill.

Enfin nous avons découvert avec consternation que certaines décisions des uns et des autres (Rectorat/Ville) sont prises sans information de l'autre, sans même parler de concertation (la passerelle du Krypton).

6°/ LES EVOLUTIONS EN COURS

La construction de la MEDIATECH en l'état de nos informations est abandonnée.

La possibilité de création de environ 500 nouveaux logements étudiants « étrangers » centralisés sur les cités des GAZELLES et de CUQUES, sans création de parking dans un quartier déjà saturé et seulement accessible par des minibus – toujours pleins - est totalement inacceptable.

Doublement au moins du parking du Krypton avec création d'une passerelle au-dessus de l'autoroute donnant directement accès au chemin des Roses qui desservira de manière piétonne et sécurisée les sites de Schumann, le long de la voie ferrée.

Il semble que le stade Ruocco sera repris par le Rectorat à la Ville à la rentrée 2007 et il est probable que ce soit dans le cadre d'un projet immobilier. Nous retombons dans les problèmes de la Médiathèque qui a été abandonnée pour cause de non respect des délais administratifs.
En conclusion les riverains ne peuvent plus accepter que l'on continue à « caser » sur environ 2km² 40.000 étudiants (selon certains chiffres), leurs locaux d'étude et leurs logements. Et ceci sans compter les 4.000 personnels des facs, ceux du Rectorat et sans tenir compte des autres projets de la ville : les 11.853 électeurs inscrits en 2002 dans cette zone sud d'Aix l'exigent.
Il apparaît au 30/04/06 que la CPA aurait missionné un cabinet d'audit afin d'étudier ce problème spécifique mais seulement entre les avenue GAMBETTA et Brossolette. Quid de l'avenue du Club Hippique par exemple avec l'Institut MERKURE, le cours DIDEROT…

Deux Institutions étatiques, image de la ville : la Justice et l'Université

Aix, ville d'Eau, ville d'Arts, mais aussi de Droit et d'Étudiants. C'est un slogan publicitaire !

Aujourd'hui la ville garde l'Art mais a déjà perdu l'eau (thermale). Qu'en sera-t-il de la Justice et de l'Université si elle n'y prend garde ? La question est posée car des décisions sont prises directement par l'Etat qui mettent en péril la situation acquise d'Aix au profit de Marseille, et ceci dans le cadre de réformes administratives qui s'imposent :

Pour le Ministère de la Justice :

- remise en cause de la carte judiciaire des Bouches du Rhône et de PACA ;
- modification de la procédure civile remettant en cause le ministère d'avoué (multipostulation) ;
- création de l'AJIRS à Marseille (centralisation de tous les grands dossiers politico financier et très grand banditisme pour tout l'arc méditerranéen) ;
- création du pôle criminel à Marseille (centralisation des gros dossiers criminels du département)

Pour le Ministère de l'Education Nationale :

- déménagement régulièrement évoqué du Rectorat pour le rapprocher géographiquement de l'Inspection Académique ;
- regroupement décidé des trois Facultés d'Aix-Marseille le 1er octobre 2009 sans doute autour d'U2 avec siège au Palais du Pharo.

Les handicaps de la ville sont nombreux et le pouvoir attractif de Marseille grand. En fait Marseille dispose de ce qui manque à Aix :

- du foncier, à des prix raisonnables ;
- des possibilités de logements ;
- des moyens de transports modernes ;
- un Maire puissant sur le plan national…

La vile d'Aix ne pourra pas tout garder et il lui faudra bien accepter une certaine déconcentration. Ce peut être une chance pour la Ville si les transferts se font sur des critères quantitatifs et non qualitatifs. Par exemple :

- 40.000 étudiants s'est sans doute trop et on peut accepter le départ de certaines sections :
- de lettres et d'art de U1 vers Marseille (8.500 quand même à terme) si Aix garde tous les 2ème et 3ème cycle ;
- des étudiants marseillais et des environs sur le site de la Canebière car ils peuvent y venir en train, tram, bus, métro ;

Face à Marseille, ville très étalée et peuplée avec d'énormes possibilités d'extensions urbanistiques, Aix est petite et cloisonnée et surtout avec des possibilités d'extensions urbanistiques très limitées. L'enjeu est donc de savoir tirer avantage de cette particularité en sélectionnant ce qui doit être maintenu et ce qui est négociable. Il faut déconcentrer et non décentraliser. Sinon Aix Ville deviendra un pôle touristique, une ville musée, isolée au milieu d'un environnement moderne tourné vers Marseille et ITER. C'est effectivement une option.

Il nous semble que les enjeux sont là ; on ne tire aucun avantage de la technicité juridico technique très spécifique liée à une image très forte et positive, donc qualitative, au détriment de notions quantitatives uniquement commerciales.

LA PRESENCE DES INSTITUTIONS JUDICIAIRES

En matière judiciaire la situation semblait jusqu'à l'élection présidentielle simple :

- la tradition multiséculaire implique qu'Aix est une ville juridique et judiciaire ;
- la situation géographique de la Cour d'Appel a été confirmée quand la Ville a proposée un déménagement vers le Jas de Bouffan ;
- le projet de construction d'un nouveau TGI est lancé et les terrains nécessaires sur l'avenue Carnot ont été acquis et les fonds affectés ;
- création à la rentrée de septembre du 7ème

poste de Juge d'Instruction…

Aujourd'hui rien n'est acquis et la situation semble même qualifiable de fluide.

Certains projets de la nouvelle carte judiciaire proposent que :

- la cour d'appel de Nîmes soit supprimée au profit de la juridiction régionale de Montpellier. Le département de Vaucluse sera donc rattaché à Aix ;
- le département de Vaucluse a un fort taux de contentieux impliquant la Cour d'Aix ;
- la mise en adéquation du nombre d'habitant par TGI serait la règle mais on parle d'un TGI par département ;
- le nombre d'habitant dans les Bouches du Rhône permettrait de garder les 3 TGI : Marseille, Aix et Tarascon mais la pérennité du TGI de Tarascon est contestée vu notamment ses locaux mais son ressort est énorme et sa population abondante ;
- les moyens sont surtout à Marseille…

Il faut également savoir que :

- les barreaux extérieurs sont mécontents de l'emplacement de la Cour d'Appel d'Aix parce que certains ne peuvent pas arriver à temps aux audiences pour des raisons de déplacement et de parking ;
- les Magistrats éprouvent des difficultés à se loger en ville, même en location, malgré leurs salaires ;
- les Magistrats stagiaires éprouvent également des difficultés à se loger en ville
- le Procureur Général a des difficultés à organiser certains procès criminels quand il faut renforcer la sécurité des déplacements et des audiences ;
- certains procès nécessitant de grande salle ne peuvent pas être organisés dans les locaux vu leur exiguïté ;
- les locaux de la Cour sont déjà trop petit puisque ses chambres sociales sont déportées sur la ZI des Milles ;
- la construction du nouveau TGI d'Aix impose que tout le service civil soit délocalisé mais le projet de le mettre dans des préfabriqués vers le jas de Bouffan s'est heurté au refus de la commission de sécurité. Le projet est donc retardé…

Pour autant la ville d'Aix a des arguments à faire valoir ; certains sont volontaristes mais la majorité relèvent de notions purement objectives et financières :

- le TGI de Marseille n'a plus de locaux disponibles, même pour les services déjà créés ;
- le ressort de Marseille est petit mais recouvre plus d'un million d'habitant ;
- la suppression du TGI de Tarascon n'est pas acquise parce qu'il existe une solution à moindre coût : l'utilisation des locaux laissés libres par l'Armée (où sont déjà délocalisés certains procès et tout le tribunal des enfants) ;
- les TGI d'Aix et de Marseille sont à l'est du département et Tarascon est à plus d'une heure de route d'eux ;
- la tradition du Parlement de Provence ;
- la volonté des Magistrats de la Cour de Rester en ville ;
- la présence des Avoués dont il faudrait racheter les charges en cas de déplacement ;
- une certaine souplesse vis-à-vis du Procureur Général puisque la ville a accepté le déplacement du marché pourtant présent autour de la prison depuis le Moyen-Âge…

Localisation des grands équipements publics et privés :

Université, Justice, Enseignement, Administrations, Pôle santé, Avenir de l'aérodrome

Aix s'affole. Le nombre des étudiants baisse. La fusion des Universités se fera t-elle au profit de Marseille ? Quelle conséquence aurait pour Aix l'installation de la future Présidence de cette Université dans le Palais du Prado mis à sa disposition par le Maire de Marseille ? Le Tribunal d'Instance va-t-il disparaître ? Ou bien le Tribunal de Commerce ?

Notre Maire « monte » jusqu'au sommet de l'Etat pour défendre le monopole territorial de notre Cour d'Appel. Est-il donc menacé ? Le TGI déménage. La Cour d'Assises étouffe. On dirait que la conscience est en train de s'éveiller sur les risques d'une décroissance des activités traditionnelles de la Ville.

La Commune n'a pas les clefs de toutes ces questions et beaucoup de ce qu'il adviendra dépendra d'autres décisions que des siennes. Mais, se sachant en concurrence avec des offres rivales, elle ne peut pas attendre passivement son déclin. Le rôle de la Municipalité et de la Présidence de la CPA est de mettre le Pays d'Aix en situation de retenir et de développer ses vocations traditionnelles, qui représentent le socle de son activité économique, autant que d'en développer de nouvelles. Les armes qui sont entre ses mains sont les mêmes que celles que nous évoquons tout au long de ces chapitres : la réserve foncière ; l'aménagement du territoire. Toutes les mutations en cours ou prévisibles doivent servir à articuler un projet urbain global avec une perspective au moins pour 2020.

Nous avons évoqué dans d'autres chapitres la saturation du centre historique et des quartiers sud de la première couronne. Pour autant, il ne s'agit pas de vider ces lieux de toute activité et les stériliser au seul profit des résidents ou du commerce. Il s'agit de prévoir comment gérer les extensions nécessaires et contribuer à proposer des solutions qui permettent la croissance des activités et la rationalisation des déplacements.

La collectivité doit mettre des moyens à la disposition des constructeurs et d'abord du foncier ; elle doit aussi aménager les accès et les dessertes par le transport public avec l'objectif de limiter globalement les déplacements. Les lieux choisis pour les nouvelles implantations ne sont donc pas seulement une question de simple opportunité, mais bien de programmation d'ensemble.

La question du logement étudiant est un bon exemple. La CPA n'a pas cru bon de prendre la compétence du logement étudiant qui, à la vérité, a jusqu'à présent tenté peu d'EPCI. Mais sans aller jusqu'à revendiquer le transfert de la propriété des bâtiments du CROUS, la CPA et la Ville peuvent inciter et faciliter les investissements immobiliers publics et privés. S'agissant du seul parc public, le déficit évalué par le CROUS dans les cités universitaires aixoises est de 1200 logements. Le CROUS a les fonds pour construire les bâtiments, mais pas les terrains : c'est là que la collectivité publique peut et doit intervenir.

La question de l'implantation de l'Administration de la CPA est une autre illustration. Dans les cartons de la Présidence, la construction de l'hôtel de la Communauté dans le secteur Sextius/Mirabeau a été retardée, faute de crédits. La Direction du Développement et des Déplacements de la CPA s'est réservée, quant à elle, une belle surface de bureaux dans les espaces prévus dans l'immeuble de la future gare routière centrale de Montperrin.

Il est vrai que nous avons assisté à l'inflation du personnel de la CPA, alors que sa création était censée préluder à une synergie entre les collectivités locales associées. L'éclatement des bureaux de la CPA dans des lieux dispersés est certainement néfaste à sa productivité et génère assurément beaucoup de déplacements inutiles. Mais son « rapatriement » dans l'hyper centre serait le signe d'une volonté hégémonique de la Ville

Centre au détriment du reste de l'agglomération, et d'une priorité donnée au confort des agents publics sur les urgences des secteurs en crise. S'il existe dans le centre des surfaces disponibles, proposons les d'abord aux filières qui en ont le plus besoin !

Le déménagement de la Polyclinique Rambot doit également être citée dans la liste des dossiers chauds. Il est de notoriété publique qu'après le rachat de la Provençale, la direction de Rambot est à l'étroit dans ses murs et cherche à déménager. Elle privilégierait tout terrain situé à proximité d'une sortie d'autoroute avec des accès faciles pour le transport automobile. Sont en concurrence les Platanes et le Pont de l'Arc côté Luynes, avec un avantage pour le second. La création d'un pôle privé de santé, aux côtés de l'hôpital, et sa localisation sont un enjeu majeur pour les habitants.

A l'évidence, les investisseurs ont besoin de la collectivité pour prendre leur décision, qui implique aménagements routiers et desserte en TC. L'affectation des locaux laissés vacants par la Clinique est une décision qui ne peut pas non plus être abandonnée à l'opacité de la spéculation foncière, avec les risques, toujours possibles, de prises d'intérêt. Nous insistons pour que ce sujet soit abordé directement et publiquement par les responsables présents ou futurs de la Ville.

Enfin, on ne peut pas passer sous silence la situation créée par la confusion qui règne autour de l'évolution de l'aérodrome des Milles. Déjà l'objet d'un statut dérogatoire d'aéroport d'intérêt national maintenu sous la tutelle de la DGAC, alors que le législateur a en règle générale décentralisé le secteur aérien, sous le prétexte fallacieux et lourd de menaces que les Milles pourraient un jour servir de déversoir à Marignane, l'aérodrome des Milles fait l'objet d'une promotion intense, et certainement pas innocente, sous les couleurs d'une « aviation verte ».

La CPA, partagée entre la volonté d'encourager des activités connexes dans le cadre du pôle de compétitivité « PEGASE », et celle de ne pas paraître abandonner les riverains à la pollution par le bruit, a réussi le tour de force de désapprouver le PEB soumis à consultation par le Préfet, mais à y répondre hors délai, ce qui la prive de toute influence.

Les autorités publiques doivent, à notre sens, tout faire au contraire, pour freiner l'extension du trafic aérien, tant il est vrai que la Région ne manque pas de pistes d'atterrissage pour les avions de plaisance ou d'affaires, ailleurs que dans une zone habitée et promise en outre à un intense réaménagement urbain, si l'on en croit les techniciens qui planchent sur le futur pôle multimodal du Plan d'Aillane, ou la réhabilitation des friches de la Tuilerie et de la 4° RA, pour lesquelles existent des projets d'implantation universitaire ou judiciaire. Encore une fois, préférer l'aménagement du territoire à la fuite en avant.

Les entrées de ville

Un constat pour notre pays …

Les entrées de ville fournissent l'une des illustrations les plus caractéristiques du peu d'intérêt que suscite la colonisation progressive de l'espace périurbain par la ville.
Comme l'écrivent les sociologues B. Hervieu et J. Viar : *« C'est dans l'abomination des entrées de villes […] que l'on voit le mieux la frontière entre les villes et la campagne […]. Ces no man's lands […] sont des espaces non ou mal organisés et ceux-là ne relèvent pas des causes sociales ou migratoires que l'on attribue à la désorganisation des banlieues et des grandes cités. On voit pour ainsi dire, le non sens à l'état brut et l'archaïsme d'une pensée spatiale où ville et campagne relèvent de logiques communales dépassées et où le lieu de leur frottement est abandonné au mercantilisme sauvage ».*

Sans nul doute, le manque d'une volonté politique supra communale, qu'elle soit territoriale ou étatique, a fortement pesé sur l'absence de choix politique s'agissant des entrées de villes.
Depuis plusieurs années le développement de la périphérie des villes continue à s'opérer de façon sauvage, au bénéfice d'implantations commerciales multiples, sans aucun souci d'aménagement.
Dans le but de préserver les centres villes, on constate que les aménagements les plus massifs et les moins esthétiques, tels que les centres commerciaux, les bâtiments industriels et les grands ensembles d'habitation ont été rejetés à la périphérie des villes sans faire l'objet de prescriptions urbanistiques rigoureuses. Les politiques urbaines n'ont eu de cesse que soient repoussées à la périphérie des villes, les activités les moins nobles et les plus perturbatrices, en termes de nuisances sonores, de feux de circulation et de production de déchets.
L'implantation de ces activités en périphérie des villes s'est faite sans aucune préoccupation d'urbanisme, d'environnement ou d'insertion paysagère.

Chargé par l'état d'une mission de réflexion et de proposition **sur les entrées de ville**, M. Ambroise Dupont, sénateur, a analysé la situation et formulé des propositions dont l'une s'est traduite par l'adoption de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme lors du vote de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Cet article, également appelé « amendement Dupont », est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Son objectif est d'inciter les collectivités publiques et en particulier les communes, à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. L'urbanisation le long des voies recensées par « l'amendement Dupont » doit correspondre à un projet des collectivités publiques au regard d'une politique de développement et à ce titre, faire l'objet d'une réflexion en amont et d'une mise en œuvre assurant la qualité du cadre de vie.
Cet ouvrage, dans sa première partie, s'adresse donc aux responsables des différentes collectivités publiques (communes, Etat), pour les sensibiliser aux enjeux induits par l'amendement Dupont et tracer quelques pistes méthodologiques. La deuxième, plus technique, propose, en aide aux techniciens, quelques repères sur :

- la concertation avec les différents acteurs,
- la composition urbaine en liaison avec la voirie,
- la transcription réglementaire du parti d'aménagement.

Les espaces publics, de la voie et de ses abords, jouent un rôle important dans la qualité urbaine. Ceux-ci devront donc être étudiés avec le souci de la composition paysagère et des tracés urbains. Le traitement de ces espaces libres (rapport de proportion, plantations, éclairages, mobilier urbain…) joueront un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site.

La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Un constat pour Aix-en-Provence et le Pays d'Aix …

La Commission d'Urbanisme de la Fédération des C.I.Q du pays d'Aix, a imaginé un point d'entrée pour le traitement de nos Entrées de Ville : **celui du paysage**. Elle préconise de préserver les entrées de ville et accompagner leur aménagement par des orientations paysagères.

La présence d'infrastructures routières majeures (autoroute, échangeur, nationale) caractérisent et donnent à nos entrées de ville une image d'un espace de transition entre l'urbain et le non urbain qui favorisent leur isolement. Un espace qui manque de lisibilité, dont on reconnaît l'attractivité par sa situation géographique mais qui est difficilement identifié par les élus comme un pôle de vie, un quartier, et de l'urbain.

Le choix d'aborder les entrées de ville sous l'angle paysager part du constat suivant : nos entrées de ville se caractérisent par des ruptures dans l'espace urbain avec des implantations successives et discontinues d'entités d'habitat social, ou pavillonnaire ou commerciales. Ce sont des espaces en déshérence, souvent dégradés et sans logique d'aménagement, mais qui constituent des espaces très convoités par les investisseurs économiques en raison de leur localisation stratégique aux portes de l'agglomération. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières et la visibilité qui constituent ce que l'on appelle « l'effet vitrine ». De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d'autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocades.

La composition de ce territoire est le résultat d'une occupation spontanée d'un espace méconnu, délaissé par les pouvoirs publics, qui se traduit par la prolifération d'activités commerciales ou de services implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères, et en ne se préoccupant que du court terme.

Le laisser-faire aux conséquences souvent désastreuses correspond à l'absence de prise en compte de l'espace périurbain dans la politique de l'environnement.

L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, incite donc les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes en entrées de ville et les engage à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain, élaboré en concertation avec la population qui prendra en compte les besoins et les usages repérés.
Il s'agit en fait de créer un projet urbain de qualité qui doit permettre d'anticiper et d'accompagner le développement de la ville, en incluant la dimension paysagère.

Proposition d'une méthodologie de travail pour le traitement des entrées de ville…

Pour redonner un sens à ces espaces, la Commission d'Urbanisme propose que soit mené une analyse paysagère élargie simultanément à une réflexion globale de ces espaces permettant de développer leur urbanité en intégrant des éléments de liaison entre les différentes entités (habitat, commerce, équipements…), en favorisant leur mixité et en accordant une attention particulière en terme de qualité paysagère.
Ces espaces sont complexes et il faut pouvoir concilier ses diversités entre :

- l'espace de vie,
- le lieu où l'on travaille
- le lieu où l'on consomme,
- le lieu de passage que l'on traverse simplement.

Les entrées de ville à la fois fonctionnelles et paysagères sont des sites urbains, toujours complexes, où se mêlent des usages et des fonctions variés.
Les interventions paysagères, urbaines ou architecturales, se doivent de respecter le contexte historique et culturel dans lequel elles s'insèrent tout en ménageant des potentialités de développement dans les domaines économique et social. Un travail sur le passé est nécessaire pour faire le lien entre usage ancien et les besoins actuels.

Au-delà d'une « mise aux normes » tout travail de restructuration a pour but de requalifier en

lieux de vie des quartiers jusque là abandonnés.

Malgré certaines réalisations qui sont toujours données en exemple, telles que les entrées de villes de Dijon ou Nîmes (mais il y en a d'autres), il ne peut y avoir de modèle qui vaille pour toutes les entrées de villes. En effet chaque entrée de ville à ses spécificités propres qui lui donnent son identité et à partir desquelles il faut dégager des unités paysagères.

L'approche paysagère consiste donc à identifier ces unités et ensuite à définir des séquences dans le paysage déterminées par l'homogénéité de caractéristiques d'occupation du sol, de relief, la géométrie des voies, de champ visuel.
Ces séquences vont alors permettre de définir les éléments remarquables du territoire (typologie du bâti, éléments du patrimoine, trame viaire, espace public, espace vert…) et de les mettre en valeur.
Le nombre et la qualité des séquences sont définis par les caractéristiques de chaque entrée de ville qui détermine son identité.
C'est la définition et la qualité de ces séquences et de ses éléments remarquables qui va structurer et donner du rythme au territoire.

Un exemple : l'entrée de ville du *« Pont des Trois Sautets»* à Aix-en-Provence sur l'ancienne RN 7.

En suivant le principe ci-dessus édicté, nous proposons un traitement de cette entrée de ville :

La première phase du travail consiste en un état des lieux du secteur qui se veut à la fois exhaustif et ciblé.
Il faut tenter de mettre en lumière les potentialités de ce quartier : patrimoine et bâtiment historiques, rivière, berges de l'Arc, activité économique… et ses dysfonctionnements : stationnement, sécurité routière, occupation de l'espace public, commerces illicites, habitats précaires…, afin de servir de base à l'élaboration d'un projet de requalification de cette entrée de ville.
Il faut ensuite dégager les unités paysagères (la rivière de l'Arc, les berges, la RN 7 qui longe les berges de l'Arc, …) et enfin, découper le secteur en trois séquences paysagères :

➢ Une première séquence dite « campagne » qui marque une rupture avec la petite zone d'activité de Palette sur la commune du Tholonet.

➢ une seconde séquence dite « urbaine » qui s'étend du parc de stationnement municipal jusqu'au pont de l'autoroute englobant la problématique du Pont historique et de l'accès vers Meyreuil. Cette seconde séquence se divise en deux entités distinctes de part et d'autre de la RN 7 :

1. correspondant à l'aménagement des berges de l'Arc avec mise en valeur des éléments remarquables dans un cadre préservé de toute activité commerciale.

2. correspondant au renforcement d'un petit pôle avec ses activités commerciales regroupées autour d'un espace public à aménager avec la réorganisation des lieux de stationnement.

➢ une troisième séquence dite « pénétrante vers le centre ville » le long de l'avenue Henri Malacrida : du pont de l'autoroute au rond point près de la gendarmerie.

La première séquence doit annoncer l'entrée paysagère en milieu urbain avec la plantation de haies végétales (tilleuls …).
✓C'est une zone d'amorce d'entrée de ville qui doit rester non bâtie et dont la végétation doit signifier un seuil du périurbain vers l'urbain, tout en assurant une continuité avec la traversée de Palette pour les modes doux.
Cette liaison passe par le traitement des berges de l'Arc qui s'inscrit comme lieu de promenade avec l'aménagement d'un cheminement piéton.

La seconde séquence est divisée en deux entités paysagères de part et d'autre de la RN 7 avec recomposition et délimitation des espaces publics et privés.

1) du côté de l'Arc :
- Aménagement de trottoirs. Réfection de la chaussée sur le pont historique.
- Préservation et mise en valeur du patrimoine (Pont historique, Oratoire, habitat ancien : *Le Moulin Fort*) dans un environnement de qualité.
- Développement autour du Pont *des Trois*

Sautets d'une fonction d'accueil des promeneurs et des touristes
- Rétablissement d'une végétation luxuriante.
- Aménagement d'un accès pour atteindre l'Arc au pied du Pont
- Aménagement des berges de l'Arc en un véritable lieu de promenade
- Un espace d'accueil dédié au piéton et au vélo avec un traitement environnemental des bords de l'Arc.
- Création d'un parc à vélos (point de départ de parcours le long de l'Arc)
- Réserve foncière pour la construction d'un nouveau pont en remplacement du pont historique et préservation de l'actuel pour les modes doux.

2) du côté de l'autoroute :
- Un espace d'activités dédiées aux commerces dits de « proximité » et aux bureaux.
- Création d'un petit pôle d'activités avec des immeubles en R + 2 (en pied d'immeuble : commerces - à l'étage : bureaux) autour d'un espace public ouvert (place publique)
- Pour donner de l'espace aux commerces et sécuriser les piétons, aménagement d'une contre allée piétonne parallèle à la RN 7, depuis le parc de stationnement municipal, permettant de rejoindre le petit pôle d'activités.
- Création d'un espace public pour donner de la respiration à l'entrée de ville.

Le choix de cette orientation permet de réduire les problèmes de sécurité routière en mettant les piétons à l'abri du danger car ils n'auront plus à traverser cette route à grande circulation : les commerces étant tous regroupés du même côté.
Il faut ensuite adapter les infrastructures routières qui renforceront la sécurité et faire appliquer le règlement sur la publicité.

La troisième séquence doit assurer un rôle de pénétrante urbaine avec rétrécissement de la voie pour inciter les usagers à réduire leur vitesse
✓ Prévoir l'aménagement et la poursuite de la contre allée permettant la desserte de logements avec tourne à gauche…
✓Aménagement sécurisé de l'accès à la zone d'activités près de la résidence des *« Allées de Beaumanoir ».*
✓ Piste cyclable.
✓Terre plein et contre allées plantés et bordés d'arbres.

L'étude paysagère constitue un élément du projet urbain pour la requalification des entrées de ville. Les problématiques qui doivent être abordées dans la définition du projet urbain sont les suivantes :
- mise en sécurité des axes routiers qui structurent l'espace en tenant compte des différents usagers (liés à la diversité des niveaux de trafics routiers locaux, de transit) et les modes de déplacements (véhicule particulier, modes doux, transport collectif) : favoriser la création de boulevards urbains bordés de contre-allées et de terre-pleins plantés - il s'agit de redonner aux piétons la place qui lui revient et à la voirie un statut urbain - .réduction de l'emprise des voies, aménagement de trottoirs, et des abords structurants…,
- mise en place d'une politique de stationnement adapté aux différentes pratiques (desserte d'équipements de proximité, parc relais…),
- élaboration d'une politique de publicité : réglementation pour l'implantation des enseignes et pré enseignes,
- gestion de l'espace public : aménager des lieux communs…,
- maîtrise de la qualité des implantations du bâti, des espaces verts, du stationnement,
- mise en valeur des éléments identitaires du quartier : patrimoine, typologie de l'habitat, espace naturel…

La pluridisciplinarité de l'équipe de conception est un atout dans ce genre d'intervention et la concertation, tant avec le public, les élus qu'avec les personnes publiques associées, doit être menée en tenant compte des spécificités de chaque quartier dans le souci d'enrichir le projet par les expériences et les connaissances de tous.

L'intervention du législateur permet aujourd'hui de promouvoir une urbanisation de qualité dans des espaces trop souvent maltraités faute d'une réflexion d'ensemble. Les entrées de ville peuvent devenir des espaces de convivialité et une transition harmonieuse entre les campagnes et le centre des cités.

La gestion de la publicité dans nos entrées de ville…

Les entrées de ville sont souvent polluées par l'existence de publicités abondantes et apposées de façon désordonnées. Leur développement foisonnant et leur abus

contribuent à la dégradation du cadre de vie et du paysage.
L'activité commerciale étendue de part et d'autre de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. La multiplication des différents niveaux de trafic de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière. De plus, trop d'affichage nuit à l'image des entreprises : il est contre-productif. La prolifération de la publicité et des enseignes donne une image dévalorisante de nos entrées de ville qui sont alors reléguées au rang de « zones », lui conférant un statut d'espace monofonctionnel où l'on consomme et travaille.
Le Maire dispose d'un arsenal juridique pour réglementer l'affichage et ainsi préserver l'environnement et le cadre de vie des habitants, tout en garantissant aux entreprises une liberté d'expression :

- Le Code de l'Environnement qui codifie la loi du 29.12.1979 et fixe les règles applicables à la publicité, aux enseignes et pré enseignes afin d'assurer la protection de notre cadre de vie ;
- Le décret du 11.02.1976 relatif à la sécurité routière visant à éviter que les dispositifs publicitaires en bordure de voie publique ne porte atteinte à la sécurité des automobilistes.

Le Maire a la possibilité d'adapter la réglementation nationale aux circonstances locales en élaborant et instaurant une réglementation de l'affichage publicitaire. La ville d'Aix-en-Provence a adopté un règlement le 6 octobre 1998.
A la lecture de ce règlement, notamment pour les entrées de ville, on comprend la difficulté de son application en raison du nombre important de zones et de la superposition de certaines règles pour un même secteur.

On constate que pratiquement aucune autorisation d'implantation d'une enseigne ou d'une publicité n'est sollicitée sur un terrain privé pour nos entrées de ville.

Aujourd'hui les services de la gestion de l'espace public ne maîtrise plus leur propre règlement. Selon eux, les affiches implantées sur les immeubles sont souvent assimilées à des enseignes dont les caractéristiques techniques (qualité des matériaux, distances d'implantation, nombre de dispositifs, etc.…) ne rentrent pas dans le cadre du règlement et donc échappent à tout régime d'autorisation et donc à tout contrôle.

L'élaboration d'un nouveau règlement local de la publicité simple, lisible et facile à faire respecter permettrait de redonner de la lisibilité à nos entrées de ville.
Pour ce faire il s'agirait de ne pas multiplier le nombre de zones et de définir les secteurs dans lesquelles la publicité est strictement interdite et d'autres où elle est autorisée sous conditions :

- Interdire la publicité et les pré enseignes sur les immeubles et sites remarquables présentant un caractère esthétique, historique ou pittoresque dont la liste doit être dressée (ce qui permettra de protéger des éléments du paysage qui ne font pas l'objet d'un classement au titre des Monuments Historiques),
- interdire les dispositifs scellés au sol qui constituent de véritables constructions,
- interdire les panneaux lumineux et enseignes clignotantes qui présentent un danger pour la sécurité routière en traversée d'agglomération,
- définir la nature des dispositifs constituant des publicités ou des enseignes,
- réglementer les dispositifs apposés sur murs (hauteur, surface, couleur) et limiter le nombre par entreprise,
- définir les dispositions particulières applicables aux enseignes temporaires liées à des manifestations exceptionnelles,
- exiger l'autorisation de la mairie pour toute installation.

Habitat et foncier en Pays d'Aix

Le constat

Chacun peut constater, qu'il soit simple citoyen, responsable politique ou associatif, ou professionnel de la construction, l'énorme difficulté actuelle pour les étudiants, les jeunes ménages, les jeunes salariés célibataires, les familles monoparentales, certaines personnes âgées ou handicapées, bref, tous ceux qu'il est convenu d'appeler des personnes ou des ménages « fragiles », à trouver un logement à leur convenance : trop cher, trop rare, trop éloigné…Inaccessible, que cela soit en acquisition ou en location.

Le logement social, de son côté (dans son acception administrative), a le plus grand mal à répondre aux demandes des ménages répondant aux critères de ressources et/ou de priorité fixés par les pouvoirs publics. Les listes d'attente restent très importantes, faute principalement d'une rotation suffisante de ces logements (le turn-over annuel est souvent de l'ordre de 1 à 2% alors qu'il devrait être compris entre 5 et10% !) : signe évident du grippage de l'ascenseur social.

Crise du logement ? L'histoire ne se répète jamais dans les mêmes termes : si crise il y a, ce n'est pas celle des années 50 et 60, avec son défaut massif d'offre.

L'offre d'aujourd'hui est certes insuffisante mais pas dans des proportions catastrophiques. La France reste d'ailleurs le deuxième constructeur de logements en Europe, derrière l'Espagne. Cette offre reste chère, diversifiée et de bonne qualité dans le neuf (locatif et accession), mais carrément surévaluée dans l'ancien : on n'observe plus dans notre secteur, depuis au moins 7ou 8 ans, la décote de 25 à 30% de l'ancien par rapport au neuf que les professionnels s'accordent à trouver raisonnable ! C'est d'abord cette partie de l'offre qui n'est pas adaptée à la demande solvable.

La machine économique actuelle serait capable de répondre assez vite (l'appareil productif français manque de bras depuis de nombreuses années, mais sa productivité reste très importante) aux demandes très segmentées des ménages, à condition de vaincre deux difficultés majeures, liées entre elles : le manque de disponibilités foncières et la solvabilité insuffisante des ménages par rapport au marché, principalement ceux que nous avons rapidement énumérés.

Concernant notre région, la CPA a établi et approuvé lors d'un Conseil en 2004 un Programme local de l'Habitat (PLH): c'était une obligation réglementaire (loi LOV de 1991 renforcée par la loi SRU de 2000), mais il faut reconnaître que les élus et les services chargés de ce domaine à la CPA ne se sont pas contentés de remplir de façon superficielle cette obligation : ils ont produit un document très dense au niveau de l'analyse, et réaliste au niveau des objectifs de volumes à construire.

Cependant, comme souvent dans ce genre de document, les rédacteurs (de leur propre chef, ou bien dûment chapitrés par les responsables de la CPA ?) ont été très discrets sur la méthode pour atteindre les objectifs proposés, qui restent eux-mêmes parfois trop généraux pour constituer une « feuille de route » concrète : pas de chiffres par exemple pour le logement étudiant, ou les résidences pour personnes âgées…

Les difficultés objectives de la situation actuelle

Vaincre le verrou foncier en rendant constructibles d'importantes fractions de notre territoire ? L'attractivité de notre territoire y pousse. La demande est là. Beaucoup de professionnels en rêvent (promoteurs, maîtres d'ouvrage sociaux, lotisseurs, constructeurs de maisons individuelles), et il n'est pas dans notre propos de les fustiger pour cet appétit. Ils sont très efficaces et créent de la richesse, mais les plus clairvoyants d'entre eux savent bien qu'une telle politique comporterait un terrible effet « boomerang » sur les transports, les coûts d'équipement, et la qualité de la vie en général.

Personne ne souhaite à l'évidence voir se concrétiser ce scénario de croissance illimitée.

La libération de terrains, ou de droits à construire nécessaires à l'effort de

construction de notre région devra forcément s'opérer de façon limitée, régulée et anticipatrice : l'exigence de qualité d'aménagement et d'épargne de l'espace dans un contexte complexe aura des répercussions forcément coûteuses financièrement pour la collectivité dans l'immédiat, mais sera moins porteuse de dégâts collatéraux pour l'avenir.

Notamment grâce à une densification intelligente, en ville surtout, partout où cela est possible : pas seulement à Aix, mais également dans les petites villes et les villages du Pays d'Aix. Notamment aussi par une plus grande clairvoyance et une plus grande transparence de la politique d'aménagement public et du fonctionnement de ses outils, comme la SEMEPA.

Défaut de solvabilité des ménages fragiles? Il ne peut pas être résolu par magie, ni par on ne sait quelles incantations lancées au marché pour qu'il redevienne raisonnable, ni par la construction massive de logements « sociaux », extrêmement coûteux pour les différentes collectivités, mais par toute une série de « coups de pouce » apportés par la collectivité à la construction de logements que l'on qualifie généralement par commodité d'**intermédiaires**. Notamment sur le plan foncier, ou par des économies d'échelle, notamment par une certaine rationalisation de la « commande » des maîtres d'ouvrage, mais aussi par le montage de programmes prévoyant la suppression de certains risques commerciaux ou financiers, donc des charges qui s'y rattachent..

Cela suppose évidemment une forte volonté politique, et surtout la mise en place d'un Plan Logement sur les contours duquel nous reviendrons.

Le logement social, remède miracle ?

Avant de faire des propositions concrètes pour organiser à l'échelle du Pays d'Aix le logement intermédiaire évoqué plus haut, il nous parait indispensable d'effectuer un bilan rapide mais décapant du logement social, tel qu'il existe depuis plus de cinquante ans en France.

On pourrait penser en effet, à entendre beaucoup de responsables politiques, qu'il suffirait de respecter les quotas de logements sociaux fixés par la loi SRU (20% du parc de logement pour les communes de plus de 3500 habitants), pour voir se résorber la crise du logement.

Outre le fait que le **logement social réel** ne se limite pas au logement de type HLM visé par la loi (il existe en effet un logement social « de fait », vétuste, hors normes, mais relativement accessible financièrement : une partie non négligeable du centre ancien à Aix peut être considérée comme rentrant dans cette catégorie !), ce qui relativise le respect de ce sacro-saint quota de 20%, le logement social en général n'offre pratiquement que du locatif aux ménages décrits plus haut. Il lui est également difficile structurellement de répondre à une demande changeante et ciblée.

Sans vouloir minimiser les résultats spectaculaires obtenus en une génération par le « mouvement HLM », principalement en termes de quantités de logements construits, il faut garder en mémoire l'effort colossal consenti depuis les années 50 par la collectivité nationale pour parvenir aux résultats actuels. Cet effort ne serait pas reproductible aujourd'hui.

Il faut également réaliser que le monde du logement social est une énorme « usine à gaz » ne fonctionnant que grâce à l'hyper professionnalisme des acteurs impliqués dans la construction et la gestion du parc : financeurs, monteurs d'opérations, bailleurs sociaux, et grâce à une subvention massive de l'épargne populaire (prêts HLM), des entreprises (1% patronal), et de l'Etat (pour compenser une partie des surcoûts fonciers).

Parmi les bailleurs sociaux,il convient d'ailleurs de faire un distinguo entre les Offices d'HLM soumis à la pression politique locale, ce qui entraîne souvent des dérives clientélistes ou partisanes (mais permet de trouver des « parachutes » en cas de difficultés financières ou de mauvaise gestion), et les SA d'HLM, proches du monde de l'entreprise,des syndicats ou des associations à but social, dont la gestion est souvent plus rigoureuse, puisqu'elles ne peuvent espérer aucun renflouement en cas de difficultés, et qui n'ont pas pour autant de logique capitaliste (pas de profits , mais un équilibre constant).

Autre paramètre important à retenir : malgré une règle du jeu très subtile, détaillée notamment dans le Code de la Construction et

de l'Habitation (CCH) , et toutes sortes de conventions passées entre les intervenants financiers, la construction des HLM donne assez systématiquement lieu à une partie de « bras de fer », pour la désignation des locataires, entre,d'une part, les collectivités locales, qui rêvent d'avoir le contrôle de l'ensemble des désignations, bien que ne participant pas au financement des opérations (ou vraiment tout à fait à la marge), et d'autre part les financeurs, au premier rang desquels l'Etat (qui défend son quota « fonctionnaires » et la liste départementale des mal-logés), ou encore les entreprises, cotisant au 1% patronal, au nom des salariés.

Enfin, au titre des pesanteurs ou des échecs du logement social, évoquons rapidement la piètre qualité architecturale et technique du patrimoine des années 50 à 70 (dont on ne peut pas imputer totalement la responsabilité au monde HLM), mais surtout l'échec social : ghettoïsation progressive des « grands ensembles » à partir de 1975, effet d'exclusion,désespérance, développement de la délinquance et de trafics, émergence d'un contre modèle sociétal, culturel, etc., etc.…Les bonnes âmes qui appellent à un retour à la mixité sociale des logements sociaux en général dans le contexte actuel,sans changement radical (social, fiscal, financier, urbanistique), sont au mieux aveugles, au pire cyniques !

Ici non plus on ne peut pas rendre le seul logement social comptable de cet échec : les responsables politiques, et une bonne partie des élites avec eux, ont trouvé leur compte à des titres divers dans la dénégation de la dérive progressive des ensembles sociaux et des quartiers périphériques!

Pour être objectifs et complets, outre la construction d'un nombre considérable de logements (dont une proportion non négligeable, dans l'esprit des responsables des années 50, devait être démolie au bout de 35 ou 40 ans, ayant rempli sa fonction de relais provisoire en attendant mieux !), mettons cependant au crédit de cette énorme machine deux progrès décisifs dans l'art de construire :

1 - l'émergence à partir des années 70(après la période de « l'urbanisme des chemins de grue »), de générations d'architectes à la fois talentueux et respectueux des cahiers des charges imposés par les maîtres d'ouvrage. L'amélioration de la qualité de conception et d'environnement des opérations HLM depuis 25 ans est partout perceptible.
Et sans la « saga » HLM et sa rampe de lancement pour beaucoup de jeunes architectes, pas de Portzamparc, pas d'Yves Lion,de Christian Hauvette, d'Henri Gaudin, d'Alain Sarfati ou de Jean Nouvel !…

2 - le développement progressif du métier de maître d'ouvrage, resté une fiction juridique jusqu'au début des années 60. Auparavant régnait dans le meilleur des cas un amateurisme éclairé, et dans le pire des cas, une incompétence dans tous les domaines (montage d'opérations, gestion budgétaire, culture architecturale, dialogue avec les architectes et les entreprises, gestion du long terme) : ce constat est valable pour le logement social comme pour la construction privée !

Comment sortir du blocage actuel ?

Ce détour par la pratique du logement social, rapidement décrite, avec ses grandeurs et ses échecs, doit nous permettre de recadrer l'action publique à venir en matière de logement, sur des bases raisonnables, en évitant les erreurs du passé.

Nous ne récusons évidemment pas la nécessité de poursuivre un effort adapté pour les personnes et les familles en difficulté, dans le cadre du logement HLM ou assimilé, avec une exigence accrue sur le plan technique et architectural.

Nous ne voyons parallèlement aucune raison économique ou urbanistique de contraindre ou d'étouffer d'une quelconque façon la construction dite « libre » (hors financement aidé) : elle a un éminent rôle à jouer, à la fois pour la régulation du marché et pour sa capacité d'innovation (technique, architecturale et d'adaptation à la demande).

Mais nous préconisons la mise en place d'un Plan Logement, en complément de ces secteurs, s'appliquant à la catégorie de logements intermédiaires définie plus haut par sa cible (ménages « fragiles », solvables mais exclus du marché actuel), aussi bien en locatif qu'en accession, par la Communauté du Pays d'Aix sur une période minimale de dix ans.

Le lancement des opérations immobilières

correspondantes sera évidemment « hors marché » au départ (prix de revient allégé par une aide de la collectivité sous la forme d'une politique foncière anticipatrice, programmation et attribution des logements visant à une diminution des coûts), mais la mise en place de « garde-fous » méthodologiques et de principes stricts de modération des loyers, d'attribution et de cession éventuelle pendant une durée minimale (5 à 10 ans) permettra d'éviter la spéculation et le copinage.

La construction de ces logements (de 2 à 5000 sur 10 ans suivant les ambitions de la CPA) permettra d'abord de répondre à des besoins immédiats, et d'avoir une influence à moyen terme sur l'emballement des prix, par le retour progressif de ces logements dans le marché.

Nous détaillons en annexe les conditions qui nous paraissent indispensables à l'élaboration et la réalisation de ce plan. Nous insistons particulièrement sur le fait que l'expérience de ces 30 ou 40 dernières années dans la construction et l'immobilier ont permis d'inventer et de perfectionner tous les outils conceptuels, techniques, juridiques et financiers permettant de lancer un tel Plan.

La véritable innovation ne sera donc pas dans la découverte de nouvelles méthodes miracle, mais dans un effort collectif de synthèse et de rapprochement des « bonnes » pratiques déjà connues.

Nous sommes prêts à en discuter les modalités avec tous ceux : élus, techniciens des collectivités locales, et professionnels divers qui trouveront intéressantes nos propositions.

Plan Logement en Pays d'Aix

Esquisse d'un Plan Logement « intermédiaire »

Comme nous le proposons pour sortir de la phase actuelle d'inadéquation de l'offre et de la demande de logement locatif et en accession à la propriété dans notre région pour les ménages solvables mais fragiles, il est nécessaire d'imaginer un Plan Logement d'une durée de 10 ans au moins, à l'échelle de la CPA. Pour mener à bien ce vaste programme, il faut au minimum une forte volonté politique de la part des élus de la ville-centre, qui supporte actuellement le gros des efforts, mais aussi des élus du reste de la CPA, et des principes juridiques et financiers solides.

Un tel Plan, mobilisant des moyens puissants en compétences et en masses financières, ne peut en effet se concevoir qu'en relation avec les objectifs du PLH, et avec les capacités de décision et de mobilisation de la CPA.
Il devra trouver évidemment une traduction non seulement dans le futur SCOT, mais aussi les PLU à l'étude actuellement.

Pour être crédible et efficace, le Plan devra reposer sur :

- l'implication des communes, à la fois dans la « collecte » du foncier, mais aussi dans l'établissement d'une programmation des logements en fonction des besoins réels recensés sur chaque commune, et dans le co-pilotage des opérations avec la CPA.
- La mobilisation de toutes les structures exerçant actuellement la maîtrise d'ouvrage dans le Pays d'Aix (constructeurs « sociaux », promoteurs, lotisseurs, etc…) : toutes les compétences doivent pouvoir concourir à l'effort global, principalement sous forme de prestation de services(conduite d'opérations ou contrats de promotion)
- Une évaluation réaliste des besoins en relation avec le PLH, qui devra être constamment remis à jour et complété (voir nos remarques précédentes sur certains types de logements très ciblés)
- Des montages d'opérations à la fois imaginatifs, utilisant toutes les expériences positives françaises, et rigoureux. Des montages permettant de valoriser l'effet d'échelle du programme pour réduire les coûts (techniques, de gestion, financiers, commerciaux) .
- Une appropriation foncière diversifiée, passant à la fois par la mise en place d'une

structure foncière à l'échelle de la CPA, et des acquisitions isolées, « opportunistes », des communes.

L'implication des collectivités locales

La faculté allouée à chacune des communes de diriger ses opérations de logement, et de bénéficier des moyens de la CPA, dépendra des efforts que chacune aura consenti pour faire des réserves foncières et accompagner le mouvement dans son POS ou son PLU : c'est l'application de l'adage « aide-toi, le ciel t'aidera » !

Les communes s'impliqueront en utilisant leurs facultés de préemption, ou d'achat ciblé.

La CPA les aidera financièrement pour le portage de ces terrains.

La Maîtrise d'ouvrage

Il faut appliquer dans ce domaine, comme dans d'autres, le principe de subsidiarité.
Ne confier aux collectivités locales que ce que les Maîtres d'ouvrage privés (SA d'Hlm et promoteurs) ne sont pas en mesure de réaliser, soit juridiquement, soit politiquement. Ils sont en effet beaucoup plus efficaces et beaucoup moins coûteux que les « outils » dépendant des communes. Ils pourront intervenir soit comme prestataires de service, soit comme Maîtres d'ouvrage à part entière pour monter les opérations, les « commercialiser »dans le sens large du terme (c'est-à-dire gérer les contacts avec les bénéficiaires du Plan), les construire, et les gérer sur le court (accession) ou le long terme (locatif).

Par contre il est, à notre avis, obligatoire de confier les opérations d'acquisition et d'aménagement des terrains (pour ceux qui ne seraient pas acquis directement par les communes), à un organisme public, contrôlé par la CPA, puisque l'investissement sera fait avec des financements publics.

Segmentation des besoins par produits

Il faudra faire une programmation réaliste des besoins, commune par commune, si possible à l'abri du clientélisme et de l'électoralisme, en locatif et en accession à la propriété, avec comme fil conducteur, l'idée de favoriser le « parcours résidentiel » des ménages et en particulier des familles : parcours social, parcours lié à l'âge ou à la taille de la famille, parcours lié au choix patrimonial.
Le PLH, au moins au départ, sera une bonne grille d'évaluation des besoins à l'échelle de la CPA, et de ses différents bassins. Il sera mis à jour et enrichi au fur et à mesure de l'avancement des opérations.

Utiliser tous les types de financement disponibles en fonction des situations

Aussi bien pour le locatif que pour l'accession à la propriété, il existe en France une palette très large de financements publics et privés, de montages juridiques(du plus classique au plus sophistiqué, comme le bail à construction ou la location-accession), et d'incitations fiscales, qu'il faudra utiliser en fonction de leur coût, de leur disponibilité, du degré de satisfaction qu'ils sont susceptibles d'apporter aux utilisateurs, et du degré de flexibilité qu'ils procurent aux décideurs.

Mettre en place un Plan foncier à l'intérieur du Plan Logement

Pour mettre en route ce Plan, parallèlement aux acquisitions foncières ponctuelles que pourront faire les communes dans le cadre du Plan, il paraît indispensable de créer le plus tôt possible un EPFL (Etablissement Public Foncier Local) ou une Société foncière de droit privé, structure financière sans personnel, à l'échelle de la CPA, en se donnant l'objectif principal de collecter les capitaux ou souscrire les emprunts en vue d'acquérir des terrains, sans surcharge financière, sans dérives technocratiques… et sans alimenter la spéculation foncière !

Des organismes compétents et bien implantés localement existent déjà pour réaliser ces tâches (acquisitions et gestion du stock foncier au plus juste) au nom de la structure foncière mise en place, comme Pays d'Aix Développement, et la SEMEPA. Il serait irresponsable de créer de nouvelles structures.
Il conviendra, bien sûr d'évaluer de façon transparente ces organismes, pour les renforcer s'il en est besoin, de leur assigner des objectifs clairs et réalistes, et de les contrôler démocratiquement et souplement, en rupture par rapport à la pratique actuelle.

Remarques sur la politique foncière liée au Plan Logement :

- Elle ne peut se réaliser qu'à l'échelle de la CPA, compte tenu des enjeux financiers et de la nécessaire coordination des efforts.

- Elle doit d'abord et avant tout concourir à la réalisation de la politique du logement esquissée dans le Programme Local de l'Habitat et non se disperser au gré des volontés locales.

-Les gisements de foncier sur lesquels la CPA(et les communes) doit intervenir sont les zones NB et ND des POS actuels qui pourraient être aménagées à terme (de façon marginale, bien entendu), et les terrains déjà urbanisés, mais mal utilisés ou en friche.
Tout autre type d'intervention pèserait indûment sur le marché ou bien subirait sa loi

- Les armes dont disposent les collectivités locales sont d'abord l'élaboration des PLU(qui peuvent requalifier a posteriori des zones actuellement inconstructibles ou peu constructibles, ou augmenter des COS, mais de façon globale, concertée et transparente, ce qui n'est pas le cas actuellement), et divers types de modifications règlementaires, qui ne peuvent intervenir par définition que marginalement , ou pour corriger des erreurs manifestes (soit dans le domaine de l'urbanisme, soit dans le domaine de l'équité économique foncière).

- Il faut mettre en œuvre une stratégie pour éviter la spéculation (la vraie spéculation, c'est-à-dire celle de propriétaires qui accumulent du foncier dans des zones censées bénéficier d'une densification ou d'une constructibilité future, et non la spéculation fantasmée par certains, celle des constructeurs immobiliers, qui sont en fait, comme tout le monde, victimes ce cette spéculation).
Pour cela, faire d'abord au nom de la CPA des réserves foncières en zones actuellement peu constructibles, faire participer les propriétaires fonciers concernés par les futures zones urbanisées, au portage de ces réserves foncières, en signant des promesses d'achat de longue durée sous conditions suspensives d'obtenir une constructibilité, et utiliser largement les paiements en dation.

- Enfin, mettre en place les mécanismes financiers permettant de faire face au portage du foncier et de certaines opérations immobilières: constitution de fonds propres par la CPA, appel au financement bancaire classique ou spécialisé (Caisse des dépôts, Dexia, etc…), appel à l'épargne publique locale directe ou indirecte (Fonds d'investissements, SCPI, etc…)

Zones d'extension urbaine

Dans la perspective de la mise en révision des POS et de leur transformation en PLU, document unique applicable à l'ensemble de la commune, une réflexion et un travail préparatoire de délimitation et de définition de l'affectation des zones d'extension urbaine s'avère nécessaire, notamment au regard des nouvelles dispositions de la loi SRU du 13 décembre 2000.

Le développement d'une ville nécessite la prévision et l'inscription dans les documents d'urbanisme de zones d'extension destinées à recevoir :

- les activités,
- les logements,
- les équipements publics,
- les espaces verts,

prévues pour les années à venir.

La loi n° 2000.1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains a précisé l'approche à mener sur ces zones d'extension urbaine, en insistant sur le principe de desserte et a réformé les modes de financement des équipements publics afin de les adapter aux besoins de la commune.

Il nous faut mener une réflexion sur les zones d'urbanisation :

- développement des territoires déjà urbanisés,
- aménagement futur AU (ex NA) où l'urbanisation ne peut y être admise que sous forme de ZAC ou sous forme de lotissements ou opérations d'ensemble.

Compte tenu que la ville d'Aix-en-Provence représente le plus grand bassin d'emploi et près de la moitié des habitants de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, elle ne peut à elle seule satisfaire l'ensemble des extensions. Il faut donc envisager que les zones d'extension s'établissent également sur le territoire de la C.P.A.

Constat

Les actions développées par la politique de la ville ne sont pas à la hauteur des enjeux urbains. Depuis de nombreuses années on a constaté une idéologie de l'étalement urbain qui a entraîné un désintéressement de la population pour le Centre Ville au profit des couronnes périurbaines, ce qui est devenu insupportable en terme de consommation d'espaces, d'impact énergétique pour les transports et parfois de ségrégation sociale. Cet étalement périurbain induit de nombreux dysfonctionnements comme l'éparpillement de l'identité collective et aussi la difficile gestion des services publics. Cela a eu pour conséquence un surplus des déplacements, la multiplication de petits équipements publics difficiles à gérer, une prolifération de petites zones d'activités à la périphérie de la ville (La Calade, les Pinchinats, Le Pont des Trois Sautets, Celony, etc.) sans structuration mais au gré des opportunités, une difficile gestion des approvisionnements pour les commerces du Centre Ville, un empiètement sur la zone agricole, sans considération de son poids économique, mais seulement comme réserve foncière pour des terrains faciles à équiper (Plaine des Milles), une atteinte à certains grands sites ou paysages qui font partie de l'image de la ville.

La ville se défait et cette défection a des effets collatéraux graves car elle rend difficile l'intégration de la population et accentue la fracture sociale.

La politique de la ville est aujourd'hui un champ clos de certains acteurs. On procède au gré des opportunités de propriétaires privés ou publics à des modifications ou révisions du P.O.S. Or le développement urbain doit être l'affaire de tous. La ville résulte de beaucoup de concours, notamment économiques, démographiques, socioculturels, etc.…

La Municipalité ayant décidé d'ajourner la révision de son POS, préfère se contenter de modifications et de révisions simplifiées partielles pour ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation. Ainsi des enquêtes publiques ont porté sur :

- **ZAC de la Ravanasse** située entre le Centre Commercial Géant au Sud, le CD 17 au Nord. Elle porte sur 300 à 400 logements et sur l'agrandissement du centre commercial GEANT : des aménagements substantiels ont dû être sollicités tels qu'une résidence pour personnes âgées, des petits commerces, une définition des règles en matière de hauteur des immeubles, d'ordonnancement, une circulation nouvelle….
- **ZAC du Parc de la Duranne** située au Sud Ouest sur le territoire des Milles qui a actuellement une vocation de mixité (économie et habitat). Il s'agissait de bâtir à terme une nouvelle ville avec sa logique de

fonctionnement propre. L'objectif était de créer des conditions d'installations d'entreprises susceptibles d'apporter des emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire et de permettre également la création de logements et promouvoir un aménagement de qualité dans un site aux paysages typés. Cette mixité a prouvé ses limites (avec l'usine ADRIAN) et la municipalité avance donc par modifications successives pour éviter une refonte complète du dossier. Elle envisage de changer la vocation des terrains dédiés à l'activité économique pour y développer de l'habitat avec comme objectif la création d'un quartier de ville doté de 3000 logements. Une telle transformation ne peut être réalisée que dans le cadre d'une réflexion globale notamment en termes d'équipements, de déplacements lesquels ne sont pas pris en compte dans le cadre du PDU. Elle aura aussi pour conséquence de soustraire des terrains prévus pour le développement économique.

- **ZAC de Rampelin** située à Luynes où doivent être réalisés 300 logements, à proximité du futur collège ; projet qui ne recueille pas l'assentiment des Luynois par son importance car il génèrera des problèmes de circulation, de stationnement, de sécurité, et il ne conforte pas le caractère de village.
- **Luynes Malouesse – Bon Rencontre :** porte sur la transformation de zonages pour la réalisation de centaines de logements sur un territoire de plus de 60 hectares. L'absence d'une étude globale assurant une vue d'ensemble et cohérente avec le village fait craindre des difficultés de circulation, et d'équipements notamment en ce qui concerne l'assainissement et le pluvial. Cette modification est plus ressentie comme une urbanisation d'opportunité qui dénature ce quartier Ouest du village.
- **Ex ZAC du Mont de Galice** située au Nord Est du Village des Milles, destinée à ouvrir à l'urbanisation une zone NAi (zone naturelle marquée par un caractère inondable) pour offrir à un promoteur privé l'opportunité de réaliser un projet immobilier.
- **Secteur du Pont de l'Arc** englobant les terrains du CREPS, afin de permettre la réalisation d'une urbanisation sans tenir compte de la saturation du quartier en matière de déplacement.

Approche générale de l'extension urbaine

Il est indispensable avant tout de savoir la ville que nous voulons, les évolutions urbaines, puis se concentrer sur le comment faire les villes que nous voudrions. La ville est nécessairement diversité et complexité et la forme urbaine doit en être le miroir. Comment faire pour que la diversité sociale, politique, économique, ethnique se réalise ? Comment faire pour que les gens s'installent où ils le souhaitent dans de bonnes conditions ? Comment assurer la mixité ? La mixité n'est pas seulement une mixité du logement et du peuplement, elle est aussi liée à l'espace public. Il faut également se forger une vision de la ville de demain, des problèmes à résoudre, des transformations à opérer et leurs conséquences. Un des potentiels de la ville d'Aix en Provence est l'importance de la présence étudiante, qui nécessite de petits logements. La ville est aussi un centre qui héberge des fonctions traditionnelles comme la justice et le secteur de santé.

Différents facteurs sont à l'origine du besoin du développement de la ville :

- l'implantation d'activités économiques (grand consommateur d'espace)
- la croissance démographique.

Les zones à urbaniser

La loi SRU poursuit la volonté de maîtriser l'étalement urbain, à travers les notions de renouvellement urbain, de mixité des fonctions urbaines, et de diversité de l'offre et du logement. Elle préconise la diversité et la mixité, et prône la cohérence entre différentes approches des réalités (déplacement, habitat, gestion de l'eau, etc.) Les principes auxquels doit répondre le PLU fixés par la loi :

1) Assurer l'équilibre entre, d'une part le renouvellement urbain, la maîtrise du développement urbain, le développement de l'espace rural et, d'autre part la préservation des espaces affectés aux activités agricoles, forestières, à la protection des espaces naturels et des paysages ;
2) Respecter la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat ;
3) Utiliser de façon économe et équilibrée les espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

Il apparaît difficile, en terme de zonage, de limiter les différenciations entre zones d'habitat et zones d'activités, afin de favoriser une mixité. Ainsi des secteurs fortement marqués par l'activité économique (zones commerciales, zones industrielles) ne peuvent par leur nature coexister aisément avec

d'autres formes d'urbanisation (l'habitat par exemple), même si une certaine souplesse doit être envisagée. Il faut néanmoins permettre le développement d'activités au sein de zones d'habitat, bureaux, services, artisanats de proximité.

Il est important également de s'interroger sur le coût des aménagements. Actuellement des ressources publiques favorisent le développement de zones d'activités au détriment de l'aménagement des secteurs d'habitation dépourvus d'équipements de proximité. Il est moins onéreux pour une collectivité de produire du terrain d'activités, fondé sur la création d'emploi, plutôt que du terrain à habiter qui nécessite des équipements de proximité, crèche, école, équipements sportifs.

Le foncier est rare et cher en renouvellement et beaucoup plus accessible en extension urbaine. Le coût actuel du foncier constructible est de moins en moins souvent compatible avec l'équilibre des opérations de logements sociaux. Il ne sera économiquement accessible pour le logement, notamment social, que si la collectivité intervient (emplacements réservés, subventions, préemption…).

La politique foncière ne peut se réaliser qu'à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix compte tenu des enjeux financiers afin de mettre en œuvre une stratégie évitant la spéculation. Il est important d'inciter les communes à préempter et acquérir de petites réserves foncières pour des projets futurs, en zones actuellement peu ou pas constructibles.

Les extensions urbaines ne doivent pas se développer uniquement là où se trouvent déjà des entreprises ou de l'habitat dans le but de réduire les déplacements (Centre et Sud), un rééquilibrage vers le Nord doit être considéré comme une priorité (arrivée d'ITER notamment). Ce rééquilibrage paraît nécessaire afin de maintenir des commerces de proximité et réaliser des équipements qui profitent non seulement aux Aixois, mais également aux habitants de la Communauté du Pays d'Aix. Actuellement les habitants du quartier des Pinchinats, des Platanes, de Puyricard, se tournent vers Venelles, Pertuis.

Les extensions, notamment commerciales, ne doivent pas s'effectuer en bordure immédiate de voies saturées, (ex : extension du pôle commercial de La Pioline en bordure du Camp de Manthe) il est important de prévoir des voiries secondaires afin de répondre à des règles de sécurité et environnementale.

Les zones d'extension peuvent se concrétiser sous forme :

a) <u>d'une gestion économe de l'espace conduisant à veiller à ce que le développement de l'urbanisation s'appuie avant tout sur la densification des secteurs impactés et d'une rentabilisation des équipements existants,</u>

Parmi les opérations à entreprendre ou à envisager on peut citer :

- la réhabilitation de l'habitat qui passe parfois par la démolition, le changement d'usage des bâtiments, la reconstruction, les interventions sur les copropriétés dégradées. Dans certains quartiers, il est nécessaire de réaménager les espaces extérieurs,
- l'achèvement des quartiers « Ravanasse, Deux Ormes, Thumine,» en les structurant de manière à combler les manques tels que équipements publics, commerces, espaces verts, etc.
- le renforcement de petits pôles existants sous forme de hameau (Coutheron, Les Platanes, Célony et la Calade…), ou d'ensembles immobiliers (Val Saint André, Corsy, 200 logements….)
- la restructuration d'une entrée de ville hétéroclite (Trois Sautets),
- le développement pondéré autour des villages des Milles (entrée Nord Est), Luynes, et Puyricard (Zac de la Rostolane) en préservant le caractère spécifique de village,
- la poursuite de l'aménagement du Parc de la Duranne qui en l'état ne peut vivre d'une façon autonome, absence de commerces, de services de proximité et d'équipements publics (écoles).

Il faut souvent, pour désenclaver un quartier, créer de nouvelles voies, mettre en place un mode de transport public performant grâce à un système de maillage ou réaménager celui qui existe, créer un mode de transport doux. Pour faciliter le flux en sens inverse, à savoir faire venir les habitants de l'agglomération dans les quartiers, il est indispensable aussi

L'aménagement des zones d'extension urbaine

La politique de la ville doit être également une politique de réinvention de l'urbanité.

A) Qualité de la vie et formes urbaines

Le premier fondement : La forme de la ville doit favoriser l'urbanité, à savoir l'union entre ses habitants, et ne doit pas les séparer les uns des autres. Ainsi, toute démarche d'urbanisme doit être sous tendue par la générosité et, à l'image du quartier Mazarin, ne doit en aucun cas aboutir à des quartiers enclos.

La composition d'un quartier est un acte fort, qui nécessite un investissement politique, qui doit partir de la compréhension du paysage, du terrain, mais aussi de ses habitants, de leur culture, de leurs besoins. Elle se traduit en plans, en tracés, mais aussi en formes urbaines : constructions contenues le long de rues ou d'avenues, ou bâtiments isolés, tout ceci découle d'une réflexion commune avec tous les acteurs, puis d'un choix politique.

Celle-ci doit tenir compte de toutes les composantes de la ville pour aboutir à un juste équilibre entre attraction et dissuasion pour la circulation (parkings, cheminements piétons et cyclistes…) ; utilisation du rez-de-chaussée des immeubles pour les commerces, les professions libérales, les services.

Le Jas de Bouffan présente une certaine réussite du fait d'une aération générale, des voiries, équipements et espaces verts bien définis, on peut regretter certaines erreurs telles que la place du petit commerce, le manque d'équipements de loisirs, la traversée par de grands axes routiers, qui la fractionne, sur lesquels transitent des centaines de camions.

Il faut définir :

a) un « noyau urbain» où convergent les lignes de trafics, car le tissu urbain est peu circulable, et où les transports collectifs doivent dominer,
b) une densité afin de refaire la ville sur elle-même, et une hiérarchisation doit exister entre la ville et la périphérie ;
c) l'attache au village ou au quartier existant par une remise en valeur de ceux-ci : Les Milles, Luynes et Puyricard.

Il est néanmoins nécessaire de garder une attractivité au Centre Ville (Commerces de luxe, restaurants, commerces spécialisés, équipements culturels, vie collective, fêtes, etc.…) mais par contre d'envisager une délocalisation de Services Publics vers la périphérie accessible (Service de l'Urbanisme, Siège de la CPA, Ets Publics : Lycées et Collèges, etc..)

Le deuxième fondement : Tout quartier doit avoir une centralité, qui se caractérise par :

- des carrefours clairement identifiés comme centres,
- la constitution de rues, de places, placettes, s'articulant l'un dans l'autre,
- une organisation des fonctions urbaines permettant l'usage des déplacements de proximité à pieds,
- la présence de commerces, de services, d'équipements publics,
- une hauteur plus importante en encourageant la construction d'immeubles de taille « humaine » 2 à 4 étages,
- une continuité du bâti,
- les caractéristiques et la densité du bâti, le type de logement et le COS doivent découler naturellement des options prises au départ :
  - nombre de logements,
  - le type de logements :
  - studio, T1, T2, T3 etc.…
  - locatif ou en accession à la propriété,
  - l'usage : étudiants, célibataires, jeunes travailleurs, personnes âgées, structure familiale, etc.…
  - nombre de mètres carrés de plancher,
  - densité : nombre de logements à l'hectare
    - maisons individuelles : 20/ha
    - maisons regroupées : 20 à 50/ha
    - petits collectifs : 40 à 80 logements/ha (COS = 1)
    - collectifs denses : 70 à 130 logements/ha (COS = 2,5)

Ce ne sont pas les « Tours et les Barres » qui offrent la typologie la plus rentable : leur densité moyenne se situe autour de 0,7 du fait de l'abondance de terrains libres qui les entourent. Les maisons accolées, avec un COS autour de 1, répondent davantage à l'exigence de production de foncier constructible. Le pavillonnaire est aujourd'hui un facteur important de mitage de l'espace, la demande de lotissements est une tendance lourde. L'idéal de la maison particulière, de la

d'implanter des structures susceptibles de les attirer : bureaux administratifs, centres culturel, commerciaux, sportifs, scolaires, etc.

b) des zones AU qui devront faire l'objet d'une étude préalable permettant une mise en perspective et un traitement cohérent de ces secteurs d'urbanisation future, à travers le PADD et le règlement du PLU,

Les ouvertures de nouvelles zones d'urbanisation ne pourront se faire qu'en fonction de la programmation des réseaux de transport en commun et de raccordements aux équipements publics. Elles devront assurer une vraie gestion de l'espace et de l'environnement dans un souci de développement équilibré en tenant compte de l'espace agricole comme véritable outil de production de l'environnement à l'intérieur même de la commune. Du foncier, il est possible d'en trouver :

- les terrains en friche, les bâtiments dégradés à démolir, les anciennes usines, des biens fonciers et immobiliers de l'Etat (au bénéfice d'opération de logements),
- en densifiant des petites zones NB et ND (voir chapitre spécifique du Livre Blanc)

Actuellement la ville d'Aix en Provence a des projets sur :

- **ZAC de L'Enfant** située au Sud sur le territoire des Milles et de Luynes, ce sera un nouvel empiètement de 26ha sur la zone agricole au profit du développement économique tertiaire, sans que les aménagements routiers au niveau du secteur des Trois Pigeons ne soient réalisés et que les accès depuis la RD9 soient améliorés. Un principe de compensation foncière devra être mis en place.
- **ZAC de la gare** (sur le plateau de l'Arbois). Domaine de 40ha sur lequel doit être édifié 100.000m² de plancher pour accueillir des entreprises spécialisées liées à l'environnement, des services liés à la gare et des sociétés à forte valeur technologique, dont le développement est lié au devenir de la RD9 toujours en attente d'une décision.
- **La Calade :** Ce projet à l'état embryonnaire, dépendra d'abord du sort fait à la voie ferrée et au passage à niveau sur la RN7, ainsi qu'à la création d'une éventuelle gare et d'un échange multi modal.
- **La Beauvalle :** Projet en cours d'études qui porte sur une surface de l'ordre de 30 à 40ha (à comparer avec Sextius Mirabeau), pour lequel de gros équipements sont à prévoir (franchissement de l'Arc et de l'A8).
- **Un Pôle de centralité au Pont de l'Arc :** pour accueillir un ensemble de services urbains.
- **La Constance :** Cette opération porterait sur une superficie de 40ha et aura un impact considérable dans le secteur du Pont de l'Arc qui ne pourra absorber une telle densification. Ce serait une erreur monumentale d'envisager une urbanisation dans ce quartier enclavé, qui nécessiterait des travaux d'infrastructures énormes, alors qu'on bénéficie d'un grand « poumon vert », sur lequel existent des équipements sportifs publics et privés, à proximité du massif de Valcros. Il serait plus opportun d'y envisager une sorte de parc de loisirs et de sports dont la Ville d'Aix-en-Provence a besoin. Les déplacements qu'engendreraient de telles activités seront limités et la présence de la ligne SNCF paraît un atout non négligeable. Un tel aménagement pourrait être un excellent espace de rupture de l'urbanisation proche de lieux historique et culturel (site cézannien, fondation Vasarely).

c) des espaces de rupture dans l'urbanisation, qualifiés « d'espaces de respiration » afin d'assurer une qualité durable à la trame urbaine

- coulées vertes : Torse – Arc – Prignon – Touloubre – Luynes – Grand Vallat
- espaces verts : Montaiguet, Trévaresse, Valcros, Arbois, Bibémus

Néanmoins il faut éviter, à travers la multiplication de zones d'extensions, l'éclatement du développement urbain : les lotisseurs, suivant la pression foncière et les contraintes liées notamment à la topographie de terrains, peuvent engager des opérations sur des parties facilement aménageables, ce qui conduit à une dispersion.

Il n'est plus acceptable d'envisager un développement de la ville sans une vision générale du territoire ce qui implique une révision globale du P.O.S.

piscine, du chien, une certaine qualité de vie, est un objectif pour nombre de gens. Mais à contrario la maison particulière qu'on fait construire est aussi contradictoire avec le désir de mobilité. On est en train de fixer les gens sur des logements dont ils ne peuvent pas bouger. En tenir compte c'est aussi le développement durable. Le PLU est un véritable outil de programmation urbaine. L'habitat doit être placé au cœur des priorités communautaires. Mais il faut des constructions moins consommatrices d'espace. Des immeubles un peu plus haut, des lotissements un peu plus denses : cette nouvelle urbanisation permet de coller au plus près des services : transports en commun, services de proximité…

Pour maîtriser les coûts de l'immobilier sur la durée, il faut accroître la maîtrise foncière par l'achat et la mise en réserve de terrains par les communes de la CPA. Le budget consacré à la maîtrise foncière doit être augmenté.

B) Les différents critères qualitatifs ci-après doivent être retenus :

1 – L'écologie et l'environnement

- Respect de la topographie et du milieu naturel (relief, talus, chemins anciens, plantations, éléments remarquables comme arbres, ruisseaux, etc.…)
- Respect des critères de qualité de la vie : concevoir des espaces et des bâtiments à l'abri du bruit, de la pollution ; respect des vents dominants ; jeu avec la lumière, le soleil, les points de vues ;
- Absence de risques naturels : inondations, éboulements, carrières ou de risques industriels ;
- Préservation ou reconstitution d'espaces naturels : revégétalisation, toujours avec le souci de la composition (le végétal n'est pas là où se trouve un espace inutilisable en pieds d'immeubles, espaces interstitiels) – jardins – squares avec une réflexion sur la limite privatif/public ; associer l'eau (c'est le fondement de la ville d'Aix),
- Favoriser la découverte de la nature et la détente, à travers des coulées vertes urbaines, entre les espaces urbanisés et les parcs publics et par la conservation et la réhabilitation des chemins ruraux et des bords de rivières pour les piétons, les vélos, notamment les VTT en zone urbaine et rurale,
- Une action forte en faveur des paysages d'entrée de ville et en exigeant un minimum d'unité architecturale, une qualité de matériaux, la plantation de végétaux et d'arbres de qualité,
- Maintien d'une agriculture périurbaine.

2 – Equipements

- Il est important de prévoir une facilité d'accès et de relation avec les autres quartiers ; la clientèle du périurbain est excessivement demandeuse de services de proximité qui renvoie notamment la question du maillage des équipements, et sans doute faut-il localiser les aménagements aux nœuds au lieu de les éparpiller ;
- De créer des parkings sous les immeubles, proches des installations publiques ;
- D'implanter des établissements de proximité (Crèches, Ecoles primaires, Services Administratifs : Poste, Police, Santé, loisirs, sports et culture)
- D'implanter des commerces et des services privés de proximité (garages, réparations diverses), professions libérales ;
- De prévoir d'avantage d'annexes dans les logements (privatif et collectif) sans trop grever les prix : caves, celliers, locaux pour vélos, motos ce qui éviterait de dévoyer l'utilisation des garages privatifs.

3 – Transport

Le problème posé par l'automobile, qui a imposé les formes urbaines des 50 dernières années, est d'une rare « violence » dans le paysage urbain. Dorénavant, elle ne doit plus imposer sa loi : ce serait un erreur de ne pas densifier pour lui laisser la place et les programmes doivent en priorité s'implanter par rapport aux transports en commun existant. Il ne faut pas construire un nouveau quartier pour l'automobile, mais pour ses futurs occupants mêmes s'ils demeurent des automobilistes.

Le devenir des zones NB et ND dans le futur PLU

INTRODUCTION

Le devenir des zones NB et ND, dites aussi zones de « campagne », du POS actuel est un problème qui se pose partout en France, puisque la Loi SRU (Solidarité et Développement Urbain) a programmé leur disparition. Ces zones ont été historiquement une sorte de « fourre-tout », qui a permis de réglementer l'expansion urbaine spontanée du siècle dernier (surtout dans les années 70 et 80), sans l'endiguer, mais sans vraiment faire de choix urbain ou environnemental.

Ces zones ne sont ni vraiment campagnardes, ni totalement urbaines, et cette situation a été finalement très confortable pour les municipalités, en leur évitant d'une part d'équiper de façon sérieuse et complète ces secteurs, en omettant de leur esquisser un avenir urbain, d'autre part.

Une idée reçue circule en effet chez de nombreux responsables politiques et chez les professionnels de l'urbanisme : cette urbanisation rampante aurait coûté et coûterait encore très cher aux finances locales ! Dans la majorité des cas, il n'en est rien, le **niveau qualitatif et quantitatif d'équipement de ces zones étant très faible** (voiries rudimentaires, assainissement collectif pratiquement inexistant, éclairage public et réseau d'eau potable embryonnaire, équipements collectifs tels que poste, écoles, services sociaux divers lointains,), **et la fiscalité locale appliquée aux propriétaires de ces zones étant particulièrement lourde.**

Le zonage des POS décrit plus haut et le règlement correspondant, mélange de laisser-faire sur le fond et de contraintes tatillonnes dans le détail, ont eu d'autre part pour effet le développement d'une urbanisation rampante et une lente densification sans schéma urbain ou « quasi-urbain » anticipé (par exemple la création de nouveaux hameaux, ou le renforcement des noyaux villageois avec un centre et des limites, des commerces et des équipements). Les entrées de ville en particulier se sont constituées dans l'anarchie la plus totale, et, autre effet indésirable, la fraude sous toutes ses formes s'est généralisée par la faute de règles trop contraignantes (COS, règles d'extension, annexes), et même parfois carrément perverses, comme par exemple, dans le cas de la construction de deux logements, l'obligation de les accoler dans le même volume !

Pour une grande partie des municipalités en France, semble-t-il (il suffit de jeter un coup d'œil sur les PADD ou les documents de sensibilisation des villes, disponibles sur Internet), les zones NB sont devenues ou appelées à devenir des zones urbaines (U ou AU), avec suffisamment de contraintes pour en contrôler la densité, et encourager des formes urbaines plus ou moins explicites (hameaux ou noyaux villageois), les zones ND étant appelées à voir renforcer leur côté naturel et très peu dense, par un basculement en future zone N.

Un certain nombre de communes malheureusement, comme celle d'Aix-en-Provence, ont différé l'inéluctable travail d'analyse et de prospective, en procédant fréquemment à des révisions très localisées du POS: dans le cas de notre ville, ce rafistolage permanent (depuis au moins deux mandats) a permis aux élus d'éluder la remise à plat générale de l'urbanisme, toujours porteuse de risques électoraux, tout en autorisant la construction de quelques milliers de logements pour améliorer le bilan des mandats électoraux !

PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX

Nous pensons utile, avant d'analyser les enjeux du futur urbanisme des zones de campagne, de remettre nos préoccupations dans le cadre plus général du Pays d'Aix

1- QUELQUES CHIFFRES A GARDER EN MEMOIRE

	Aix-en-Provence	Bassin « Centre »	Communauté
Surface totale du territoire	18.600 ha env	28.000 ha env	129.150 ha
Population (1999)	135.000 hab	139.000 hab	335.000 hab
Nombre total de logements (1999)	68.700	70.854	146.355
Nombre de logements individuels (1999)	12.500 env	14.872	66.798
Surface zones U (POS actuel)	2.515 ha	2.587 ha	8.291 ha
Surfaces zones NB (POS actuel)	2.363 ha	3.066 ha	10.000 ha env.
Surfaces zones ND (POS actuel)	6.138 ha	13.544 ha	67.077 ha

Nota : le Bassin « Centre » comprend, outre la commune d'Aix-en-Provence, les communes du Tholonet, de St-Marc Jaumegarde et de Vauvenargues.

De ce tableau on peut extraire un certain nombre de ratios très éclairants, concernant la commune d'Aix :

- **les zones NB**, contrairement à une opinion largement répandue, sont presque aussi étendues dans le POS actuel, que les zones U. Elles représentent 13% du territoire de la commune, qui, comme chacun le sait, est une des plus vastes de France…Ces zones abritent 6000 maisons environ, soit au moins 20 000 habitants. Leur densité est donc d'environ 2,54 logements à l'hectare.

- **les zones urbaines et périurbaines** (U et NB) représentent ensemble 26% du territoire de la commune.

- **les zones ND** (naturelles non agricoles) représentent quant à elles 33% du territoire communal : on peut estimer qu'elles sont habitées par 10000 personnes environ, soit une densité de 0,50 logement à l'hectare, sans doute équivalente à celle des zones agricoles !. On est donc très loin du « mitage » dénoncé par certains. Rappelons (cela n'apparaît pas dans le tableau), que l'agriculture couvre à elle de son côté 6300 ha, soit 34% de la superficie de la commune.

- **les zones agricoles et naturelles** (ND) représentent donc un peu plus des deux tiers de la superficie communale.

- **l'habitat individuel**, très minoritaire dans les zones U, représente 18% du parc total de logements de la commune : il est concentré à plus de 80% dans les zones NB et ND.

Si l'on retient un chiffre de 10000 logements individuels environ dans les zones NB et ND réunies**, leur densité d'ensemble est d'environ 0,54 logement à l'hectare**, **ce qui est extrêmement faible** (cela représente une parcelle moyenne de 18500 m2 par logement !!!). Bien sûr, ces chiffres ne sont que des moyennes, et recouvrent une très grande disparité de taille de terrains : les superficies réelles varient en effet de 1500m2 (et parfois un peu moins), à plusieurs dizaines d'hectares !

2 - LA LOI SRU : RAPPEL DES PRINCIPES S'APPLIQUANT AUX ZONES NB ET ND

Rappelons principalement, parmi les nouveautés de cette loi, la nouvelle définition des zones urbaines et naturelles qui nous concernent ici. Comme souvent dans la pratique législative française, c'est un décret d'application daté du 27 Mars 2001, qui réglemente dans le détail la rédaction des PLU et de leur règlement, en particulier leur zonage.

Les zones U, dont l'appellation ne change pas, sont définies comme comprenant « les secteurs déjà urbanisés, et les secteurs où les équipements publics existants, ou en cours de réalisation, ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter ».

Nous reviendrons sur cette condition, nécessaire mais pas suffisante, pour passer de zone NB ou ND en zone U.

Les zones AU (nouveauté de la loi) sont les héritières des anciennes zones NA, qui de façon jurisprudentielle, étaient déjà divisées en deux catégories : les zones urbanisables à terme, sous certaines conditions, et les autres. On retrouve une distinction entre deux catégories de zones AU, mais les deux sont constructibles dans un avenir plus ou moins lointain, suivant le niveau d'équipement actuel de la zone, et la capacité future des réseaux à atteindre les normes, soit du fait d'une décision politique des élus (projet sur plusieurs années), soit par extension relativement aisée des réseaux à court terme.

Ce zonage AU concerne donc de façon évidente les zones NB actuelles, presque toutes en frange de la ville.

Les zones N nouvelles, distinctes dorénavant des zones A agricoles, et bien que décrites comme naturelles et forestières, pourront inclure des secteurs déjà construits, puisque selon les articles R 123-8 et 123-9 du Code de l'Urbanisme « des constructions peuvent y être autorisées dans des secteurs de taille et de capacité limitée (sic : quelles sont ces limites !), à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ».

On est donc soulagés d'apprendre, comme le souligne malicieusement un document de l'AUPA (Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix), que les nombreuses habitations actuellement en zones NB ou ND « ne disparaîtront pas avec le passage en zone N » !

Mieux, ces secteurs seront non seulement en mesure de permettre des extensions, mais demeureront constructibles en neuf. Ils pourront donc, sous certaines conditions, accueillir la partie des zones NB et ND actuelles qui n'aura pas été transformée en zones U et AU

Rappelons également que l'article L 123-1 (12e) de la Loi dispose que **les superficies minimales de terrain ne peuvent être justifiées que par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif. La Loi Habitat et Urbanisme de Juillet 2003 a ajouté que ces superficies minimales pouvaient également être justifiées « pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée »**

Belles empoignades en perspective lors de l'application de ce texte : en effet, qui fixera les surfaces minimales permettant la mise en œuvre des fosses septiques, dans les zones où la Ville annonce déjà qu'elle ne fera pas d'investissements pour l'assainissement collectif : la Ville ? la CPA?. Et surtout, quid des parcelles déjà construites, qui n'étant pas éligibles à l'assainissement collectif, n'auront pas la superficie minimale pour un assainissement individuel ?!!

D'autre part, si l'on dispose d'un peu de cadre législatif et de jurisprudence pour cerner la notion d'intérêt paysager, qu'en est-il de celle d'urbanisation traditionnelle, livrée à l'appréciation subjective des architectes des Bâtiments de France ?

Il nous reste à espérer que les anciennes zones NB ne soient pas considérées comme un habitat traditionnel… des 30 dernières années.

Enfin, même si les espaces boisés classés ne sont pas remis en cause dans leur conception actuelle par la Loi SRU, il est évident qu'ils devront être revus entièrement, ne serait-ce que parce que l'Etat, gardien des grands principes, arbitre constamment par le biais des instructions préfectorales, en faveur d'un défrichement rampant, au nom de la sécurité anti-incendie.

En résumé et de notre point de vue, la loi SRU présente donc l'avantage, en réaffirmant les grands principes de respect de l'environnement et d'utilisation économe du foncier, de permettre une grande souplesse dans l'application de ces principes.

3 - CONTRAINTES ADMISTRATIVES ET TECHNIQUES DIVERSES

Les rédacteurs du futur PLU, en plus des subtilités de la Loi SRU, devront tenir compte des contraintes administratives et techniques nées d'autres lois et des prérogatives du Préfet, parlant au nom de l'Etat, et censé représenter l'intérêt collectif supérieur. Il est à ce titre « associé » obligatoirement à

l'élaboration des PLU, et la première de ses tâches est de « porter à connaissance » des Services de la Ville, une liste impressionnante de contraintes, parfois contradictoires entre elles, d'ailleurs !

En tant que gardien des intérêts supérieurs de la nation, il propose également une DTA pour toute la région PACA, Directive Territoriale d'Aménagement, qui (progrès par rapport aux années 70 !) a été soumise à enquête publique : une sorte de vaste schéma géographique, économique, et environnemental pour garantir la pérennité et le développement des grands réseaux et structures d'équipement, et le respect de l'agriculture et des espaces naturels.

Nous ne ferons allusion ici qu'aux contraintes, recommandations et remarques s'appliquant à notre domaine.

Concernant d'abord la DTA, approuvée en Conseil d'Etat le 10 Mai 2007, on constate comme dans de nombreux documents administratifs, une tendance qu'il faut bien qualifier de technocratique, à recycler les principes généraux de la doctrine environnementale et économique en vigueur aujourd'hui, sans véritable spécificité locale ou régionale :
- un diagnostic sur l'état du développement économique, de l'environnement et de l'agriculture, de l'aménagement (dont les transports et le logement)
- des objectifs assignés à la Région pour remplir son rôle économique, social, culturel « métropolitain »
- des orientations et politiques d'accompagnement recommandées pour remplir ces objectifs.

Cela ne veut pas dire, dans notre esprit, que ces recommandations soient inutiles
Concernant l'objet de notre analyse, on notera principalement :

- page 66, l'objectif de veiller à ce que « le développement de l'urbanisation s'appuie avant tout sur la densification des zones impactées (sic), et la rentabilisation des équipements déjà existants ».Le texte préconise la création ou l'extension de « ruptures » dans l'urbanisation, qualifiées « d'espaces de respiration », remparts contre une urbanisation continue, notamment le long des grands axes de communication.
- page 76, le texte préconise pour Aix-en Provence spécifiquement, la réalisation d'une offre locale de transports (RER, TCSP) réellement alternative aux déplacements routiers individuels
- page 89 du texte,préconisation en ce qui concerne « Les espaces d'habitation diffuse », soit d'opérations d'aménagement, soit d'une densification, organisation des secteurs, et éventuelle extension de l'espace à urbaniser.

Il n'y a pas plus d'idées vraiment novatrices dans le « porter à connaissance » du Préfet, autre document adressé aux responsables municipaux de notre ville, sorte de check-list des contraintes et problèmes à ne pas oublier lors de l'établissement du futur PLU (et il est là tout à fait dans son rôle !), mais ici le document rentre plus dans les détails, et les remarques concernent directement Aix-en-Provence : cela permet de découvrir un peu plus nettement la manière dont la haute administration interprète la loi, et envisage son application à notre Ville…

On retiendra en particulier les pages 17, 18, et 19 de la présentation, de nature à pousser la Ville à densifier les zones urbaines existantes, et à urbaniser sous conditions une partie des zones d'habitat diffus, c'est-à-dire les zones NB actuelles (par densification) et éventuellement une fraction des zones ND (sous forme d'opérations d'aménagement).

Autres éléments « intéressants », mais perturbants, car en contradiction avec ce qui précède: dans le « Porter à connaissance » proprement dit, les pages 12 et 13 (Sites et Paysages), et les pages 13, 14, et 15 (Eau et Assainissement), si elles étaient prises à la lettre, conduiraient plutôt à un gel des zones NB et ND, à cause de l'énoncé de conditions draconiennes (non spécifiquement décrites dans la Loi SRU) relatives en particulier aux réseaux d'eau potable et d'assainissement collectif.

Volonté d'obliger les communes à équiper de façon accélérée ces zones, ou élévation des exigences de nature à décourager toute tentative d'urbanisation ? Nous ne connaîtrons sans doute jamais le fond de la pensée du Préfet, mais nous y répondrons par des contre-propositions concrètes !

Enfin, citons pour mémoire, parmi les documents qui s'imposent aux services

chargés de l'élaboration du PLU, le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) du Pays d'Aix, encore à l'état embryonnaire! Ce schéma sera vraisemblablement élaboré en même temps que le PLU d'Aix : la « cohérence » sera sûrement difficile à garantir …

La cohérence minimale, pour les élus de notre Ville et les services de l'urbanisme, sera en tout cas de tenir compte de très près des POS révisés ou des PLU des communes limitrophes : nous serons quant à nous très attentifs à ce qui se passe ou va se passer à Venelles, à Saint-Marc Jaumegarde, à Vauvenargues, au Tholonet, à Eguilles, à Ventabren, à Cabriès ou à Bouc-Bel Air.

Un trop grand écart dans le zonage et le règlement pour des secteurs comparables dans deux communes différentes serait le signe que le SCOT ne sert à rien…Bien pis, cela ouvrirait la porte à tous les recours administratifs !

4 - SITUATION REELLE SUR LE TERRAIN

On l'a déjà évoqué ici ou là, la situation des zones NB et ND est en pleine incertitude et en pleine confusion, ce qui en fait un dossier politiquement « explosif » :

4 -1 - blocage de la construction par la faute d'un règlement incroyablement malthusien, particulièrement concernant les extensions

4 – 2 - occupation ridiculement faible du sol en moyenne, avec des disparités considérables entre les parcelles ; les grandes parcelles rendues stériles par le règlement posant des problèmes insolubles à leurs propriétaires, en particulier pour le déboisement de sécurité

4 – 3 - impossibilité de réguler cette disparité de superficies par des divisions, même sous conditions, maintenant et peut-être plus encore plus à l'avenir (voir la Loi habitat et Urbanisme de 2003)

4 – 4 - inclusion de très petites parcelles au milieu des zones NB en de nombreux endroits (avec des problèmes insolubles d'assainissement individuel pour le futur), ainsi que présence de lotissements des années 60 et 70, ayant reçu de curieux traitements de faveur, par rapport aux zones NB et ND environnantes : Parc Rigaud et Fontaine des Tuiles (Pinchinats), Sauvageonne (Repentance),Les Platanes, Puy du Roy (Celony), Petite Arcadie (Saint Donat), Domaine de l'Arc (Montaiguet), Village du soleil(Puyricard), La Molière(Route de Galice), etc…

4 – 5 - à l'inverse, présence de surfaces cultivées (même en zones NB), non répertoriées en zone agricole (surfaces emblavées, vignes, oliveraies, vergers, cultures maraîchères), pouvant constituer à l'avenir les fameuses « coupures vertes » rêvées par le Préfet et les urbanistes

4 – 6 - sous-équipement chronique de ces zones (voir notre introduction), mais par contre survol sans aucune contrainte par d'innombrables lignes à haute tension !

4 – 7 - espaces boisés classés totalement incohérents à l'heure actuelle (à supposer qu'ils aient été cohérents un jour !) : non cohérents avec la constructibilité des terrains, l'obligation de déboisement pour la sécurité, les lignes à haute tension, etc…

4 – 8 - problème de qualité de ces espaces boisés classés, surtout recouverts de pins d'Alep, alors qu'il conviendrait de protéger et renforcer les espèces nobles (chênes verts et caducs, pins pignons, …)

4 – 9 - fraude généralisée du fait de l'obsolescence et parfois de l'incohérence de certaines règles du POS

4 – 10 - fiscalité inéquitable du fait du sous-équipement de ces zones, et également du fait qu'elle sanctionne le confort intérieur (élément constitutif de la valeur locative), alors qu'il est le résultat exclusif d'un investissement personnel du propriétaire

5 - DES POINTS DE VUE TRES DIFFERENTS SUIVANT LES PARTIES EN PRESENCE

Chacune des parties a des objectifs sociaux, économiques, politiques parfois très divergents : il faudra par des propositions novatrices et une réelle concertation, rapprocher ces points de vue.

Les habitants

Les familles qui ont fait-il y a parfois très longtemps- le choix de vivre « à la campagne », pour avoir du calme, de l'espace, du confort, referaient certainement ce choix à l'heure actuelle (il suffit pour s'en persuader, d'observer le grand nombre de personnes âgées ou très âgées qui habitent ces contrées).Ce mode de vie est parfaitement légitime, surtout lorsque l'on observe que les habitants de ces secteurs assument de façon totalement responsable les charges qui en découlent.

L'équilibre économique implicite qui prévalait à l'époque de la création des zones NB en particulier (années 70), a cependant été rompu depuis longtemps. Comme le souligne très justement le document de l'AUPA intitulé « Habitat diffus en Pays d'Aix »(page 3) : « Les zones NB, çà coûte pas cher et çà peut rapporter gros » ! avant d'expliquer : « La zone NB permettait de rendre constructible rapidement un grand nombre de terrains, d'alimenter les recettes fiscales de la commune sans alourdir le chapitre des dépenses : la règle d'or des zones NB dispense de les équiper » !

Ajoutons à un sentiment grandissant d'être des « vaches à lait » sur le plan fiscal (renforcé par le basculement d'un certain nombre de propriétaires dans l'assujettissement à l'ISF !), d'autres motifs de mécontentement :

- des nuisances en progression, en particulier pour tous ceux qui sont proches des grands axes routiers (Célony, Lauves/ Platanes, certaines zones des Pinchinats et des secteurs à l'ouest de la ville,…)

- un gel quasi-total de la constructibilité des terrains (COS ridiculement bas, extensions quasi impossibles…)

- stigmatisation médiatique et politique de l'habitat individuel par les « élites » intellectuelles et administratives, accusé de « mitage » du paysage et indice d'un comportement individualiste et petit-bourgeois !

La Municipalité et ses Services

A travers les contacts très fréquents que les CIQ ont avec leurs élus et les services de la ville, et les déclarations de ces mêmes élus à la presse (régionale ou nationale), on constate que :
- les élus et leurs services sont loin d'avoir pris conscience des lacunes criantes dans l'offre de services et d'équipements mis à leur disposition (en ce compris les routes et les réseaux divers).
- la mutation des zones NB et ND, faute d'un projet global qui exigerait du courage politique, se fait depuis au moins dix ans sous forme de révisions très localisées du POS (secteur Célony-Puyricard dans les années 90, secteur Malouesse actuellement) : où est la rationalité planificatrice, où est l'équité économique de tout cela ?
- concernant le développement de la ville, Mme le Maire aurait déclaré au magazine Le Point (5 octobre 2006) :je ne densifierai pas plus la Ville, sauf le long des grands axes » Relevons que c'est justement à ce genre de tentation (le développement « en tache d'huile ») que la Loi SRU veut mettre fin !

L'Administration centrale

Le préfet, au nom de l'Etat, ne peut que reprendre les grandes lignes de la Loi SRU, en ajoutant les recommandations qu'il estime indispensables dans la rédaction du futur PLU. Il est là tout à fait dans son rôle…

Nous nous permettons cependant d'épingler, à la lecture de ses textes, quelques « clichés » du langage technocratique (le « mitage », la nécessité de « résorber » l'habitat dispersé, etc), sans leur accorder une importance stratégique !

Ce qui nous inquiète davantage, ce sont quelques incohérences ou aberrations que nous analysons à la fin du présent document.

DEUXIEME PARTIE : CE QUE NOUS PROPOSONS

LES PRINCIPES A METTRE EN ŒUVRE

Respect de l'environnement

Ce principe n'a pas vraiment besoin d'être à nouveau défendu, tellement il est considéré comme un des devoirs civiques majeurs, en particulier dans la perspective de l'héritage à laisser aux générations futures.

Les Comités de quartier ont, dès leur création, montré leur souci de préserver la qualité des paysages et des sites qui font le charme et la renommée de la campagne aixoise, au point d'être parfois taxés de conservatisme. L'histoire récente, le progrès des idées, donnent maintenant raison à leur prudence et à leur pragmatisme.

Ce souci de l'environnement devrait se traduire pratiquement, par quatre directives :
Pour garder à notre environnement son caractère naturel, peu dense, souvent boisé et accidenté, il conviendra de continuer à interdire sur l'ensemble des zones classées actuellement NB ou ND toute construction d'immeubles collectifs (bureaux ou habitation)
Il est exclu, pour toutes sortes de raisons (foncier difficile à modifier ou à remembrer, importance et coût des travaux, appel d'air pour la circulation de transit,…) de modifier substantiellement le tracé et le gabarit actuel des voies
Concernant les espaces boisés classés (EBC), il faut à la fois garder le caractère vert et arboré de ces secteurs, mais aussi corriger la rigidité et les aberrations actuelles de la carte des EBC
La densification très modérée à laquelle conduira inévitablement le futur PLU devra tenir compte du relief, en évitant de permettre des constructions nouvelles sur des terrains ou des parties de terrains trop accidentés, et tenir compte également des points de vue et panoramas, et des « coupures vertes », en les sauvegardant.

Equité économique, sociale, et fiscale

Nous l'avons déjà dit, les habitants des zones périurbaines ne peuvent pas seulement être considérés comme des contribuables dociles et des gardiens attentifs de la campagne environnante, jardiniers et vigiles du feu, sans contrepartie en termes de services et d'équipements collectifs, et sans possibilité d'aménagement raisonnable de leurs terrains et de leurs constructions. Il est tout à fait légitime qu'ils protègent leur patrimoine foncier, en le mettant en valeur : la collectivité devrait se réjouir de ces efforts, au lieu de les contrarier !
Ce souci de l'équité devrait conduire les décideurs à mettre en œuvre deux principes dans le futur PLU :

<u>Premier principe</u> : augmenter de façon significative les COS appliqués actuellement, qui conduisent, combinés avec d'autres règles malthusiennes (surfaces minimales de terrains, entraves aux extensions, ratios de surfaces annexes décidés de façon discrétionnaire par l'administration, etc…), à une constructibilité ridicule, sans rapport avec les normes de confort actuelles, ni avec la valeur fiscale des terrains.

<u>Deuxième principe</u> : pour éviter l'injustice économique et l'hétérogénéité dans les densités, constatées dans le zonage actuel du POS, surtout dans les secteurs en frange de ville, se traduisant sur des zones très proches, par la coexistence de lotissements à forte densité et de secteurs très peu constructibles, il convient de densifier et d'homogénéiser cette frange, et organiser la dé densification progressive du reste vers les secteurs « naturels ».

Développement durable

Cette notion aux contours flous, devrait surtout, selon nous, se traduire sur le plan de l'urbanisme, par des aménagements urbains qui permettent un enracinement des habitants des zones périurbaines dans leur environnement proche, en leur évitant des déplacements inutiles et polluants, par une offre satisfaisante de transports, et par la mise à leur disposition dans les hameaux et micro agglomérations décrites ailleurs ,de toute la gamme des fonctions urbaines élémentaires (équipements et services collectifs, commerces).

Imagination et réalisme dans les formes urbaines

Imagination, car il reste à inventer, pour notre

ville et sa campagne, des formes urbaines pertinentes, à défaut d'être originales, en particulier pour structurer certains agglomérats spontanés, afin d'en faire des hameaux ou des noyaux villageois (des « écarts », comme les appellent certaines personnes), pour renforcer la solidité et la centralité des hameaux et des villages existants, et pour transformer l'image désastreuse de certaines de nos entrées de Ville. Il faudra sans doute pour cela, accepter de densifier fortement, sur des périmètres limités, ces embryons de hameaux ou de villages.
Réalisme, car il faudra bien reconnaître la légitimité de certaines formes urbaines méprisées par les « élites » et les urbanistes professionnels, comme l'habitat diffus en général : ce type d'habitat est un des plus répandus depuis le début de la Civilisation !

On n'a jamais entendu dire que les villas romaines ou les bastides aixoises « mitaient » le paysage…Pourquoi seuls les cabanons, les pavillons de banlieue ou les « baraques à Jules » auraient elles droit à un opprobre méprisant de la part des gens de goût ?

Autre cible des mandarins qui décident de ce qui est bien ou mal en termes d'urbanisme : les lotissements, par exemple. Cette forme urbaine, elle aussi vieille comme le monde, a seulement besoin d'être réinventée ! D'une part en accompagnant les lotissements existants des services et des équipements leur permettant de vivre normalement, en les réintégrant dans la cité par le classement (sous conditions à débattre)de leurs voies et réseaux, et surtout en édictant pour les futurs lotissements des règles (suffisamment souples et intelligentes)de qualité technique et architecturale, d'aménagement intérieur et d'ouverture sur la ville, permettant d'éviter les erreurs des années 60 et 70.

NOS PROPOSITIONS DETAILLEES

SUR LE PLAN DE L'AMENAGEMENT ET DES FORMES URBAINES

Interdiction absolue de la possibilité de construire des immeubles d'habitations sur le territoire des actuelles zones NB et ND, pour leur garder ce caractère boisé et naturel qui fait leur charme, et la réputation de la campagne aixoise, habitée mais aérée !

Limitation de la construction éventuelle de lotissements aux zones « tampons » entre zones urbaines actuelles et zones NB faciles à desservir par les voies et réseaux existants (condition « sine qua non »), avec, comme nous l'avons dit, un cahier des charges contraignant pour les lotisseurs, en matière de plan-masse, de densité,d'aménagement des espaces extérieurs (clôtures, murets, plantations, espaces verts collectifs, parkings pour les invités, antennes collectives, etc…), d'insertion dans l'environnement extérieur au lotissement , et surtout de qualité technique des voiries et réseaux, permettant de classer ceux-ci dans la domaine public le plus vite possible après la réception des ouvrages.
Ces lotissements pourraient servir de transition entre des zones urbaines denses mais en habitat diffus, et les actuelles zones NB (ou de futures zones N).
Densification d'une fraction significative des zones NB (avec un objectif global de 30% par exemple de leur superficie totale, soit 700 hectares environ), par basculement en zone U (création de zones UE ou UF peu denses, par exemple), si le niveau actuel de l'équipement le permet (et nous considérons que c'est le cas dans la plupart des secteurs), ou en zone AU(1 ou 2, suivant niveau d'équipement), aux franges de l'agglomération principale et des villages(Puyricard, Les Milles,Luynes).
Pour les secteurs qui deviendront des zones N (parties de zones NB et ND actuelles), application d'un règlement beaucoup moins restrictif que le règlement actuel, notamment en matière de surfaces : voir nos propositions détaillées dans la partie « réglementaire »

Structuration de certains secteurs par densification sur un périmètre très limité (avec un COS suffisamment incitatif, entre 0,7 et 1, pour permettre des opérations groupées mixant logements, petites activités, équipements et commerces), des noyaux villageois ou des hameaux déjà constitués, même à l'état embryonnaire : ce peut être le cas du hameau des Platanes, de Couteron, de Célony, de Lignane, de Pey Blanc, de La Molière, et de certaines entrées de ville (Trois Sautets/Palette par exemple).
C'est ce qui est actuellement proposé pour une zone très restreinte de Malouesse par les services de l'Urbanisme.

D'une façon plus générale, application à ces noyaux villageois des principes de centralité et de progressivité dans les densités que nous

défendons pour les villages, les opérations d'extension urbaines et les opérations d'aménagement « ex nihilo ».

Constitution ou maintien de coupures vertes entre les villages et l'agglomération centrale, entre les zones denses et nouvellement densifiées, et les zones qui resteront classées N, à partir des surfaces cultivées ou boisées évoquées plus haut, pour éviter l'impression de continuité dans l'occupation des espaces naturels ou quasi-naturels. Il faut absolument interrompre le développement « en tache d'huile » !

Maintien rigoureux du tracé actuel des voies de ces zones, de leur gabarit, et de leur profil : il ne faut en aucun cas encourager une augmentation du trafic automobile. Selon les recommandations préfectorales, il faudra cependant assurer la maintenance ou la réfection de ces voies (laissées souvent à l'abandon depuis 30 ou 40 ans !), ainsi que les dispositifs de sécurité nécessaires contre l'incendie (aires de retournement pour les pompiers notamment) ?

SUR LE PLAN REGLEMENTAIRE

Abolition une fois pour toute de la règle dite de l'extension mesurée (non écrite, donc illégale)

Amélioration radicale de la constructibilité des parcelles actuellement en zone NB ou ND(qu'elles deviennent zones U ou bien nouvelles zones N) : il est en effet absolument scandaleux qu'un terrain de 5000m2 en zone NB2 actuelle, par exemple, ne puisse recevoir que 150m2 de Shon (et encore, en extension !).
Cette nouvelle constructibilité pourrait soit s'exprimer sous forme d'un COS (minimum 0,10), ou bien d'une surface forfaitaire (300 à 500 m2 selon taille du terrain), ce qui serait plus équitable pour les « petites » surfaces(1000 à 2500m2) qui resteraient incluses (par mégarde !) dans des zones N…
D'autres règles, pour ces mêmes zones N, limitant par exemple l'application du COS de 0,10 dans une bande de 100m depuis la voie d'accès, pour les très grandes parcelles (supérieures à 4ha ?), permettraient à la fois de ne pas spolier les propriétaires et d'éviter le mitage et les divisions parcellaires intempestives.

Suppression des superficies minimales de terrain (comme le prévoit la Loi SRU), sauf pour des raisons techniques liées à l'installation des fosses septiques (le Préfet rappelle que ce minimum devra être indiqué dans le PLU), et peut-être pour certaines parties de zones N, considérées comme coupures vertes, ou à protéger particulièrement pour des raisons environnementales.

Nombre de logements : il faut conserver la possibilité de construire deux logements par parcelle (ou bien un logement et un local professionnel), **à partir d'une surface minimale (5000m2 par exemple**) en accompagnant cette possibilité de la faculté de supprimer l'obligation totalement aberrante d'accoler les deux logements dans le même volume (au milieu de nulle part, très souvent). Il suffit de parcourir la campagne aixoise pour admirer les monstruosités architecturales auxquelles a conduit cette règle ! Cette obligation d'accolement conduit également à une promiscuité artificielle, et donc à des problèmes de voisinage, sur des terrains permettant normalement une cohabitation harmonieuse…

Concernant les constructions annexes, il faut adopter une règle beaucoup plus libérale qu'actuellement, et prévenir dans le même temps les abus constatés un peu partout : on pourrait admettre de construire en annexes 50% de la Shon « habitable », réparties en 2 volumes maximum, ou en 3 (si l'un des volumes est accolé à la maison par exemple).

CAS PARTICULIER DE L'ASSAINISSEMENT ET DU RESEAU D'EAU POTABLE

Nous considérons que les recommandations préfectorales concernant ces conditions techniques, décrites dans le « Porter à connaissance », dépassent très largement les exigences de la Loi SRU. Elles conduiraient, si elles étaient appliquées à la lettre, au gel total de fait de milliers d'hectares de zones actuellement classées en NB ou en ND, ou bien à un investissement colossal de la part de la Ville d'Aix ou de la CPA, pour des résultats tout à fait discutables en termes de confort, d'hygiène publique et de durabilité.

Assainissement

La Loi SRU ne dit nulle part de façon formelle

que le classement en zone U est lié obligatoirement à la présence d'un réseau collectif d'assainissement. Il nous semble donc abusif de la part du Préfet de lier ces deux choses.
On peut très bien imaginer d'ouvrir à l'urbanisation (zone U), de façon marginale, certaines parties des anciennes zones NB par exemple, en conservant l'assainissement individuel actuel , puisqu'il est contrôlé, en attendant le prolongement éventuel du réseau collectif dans l'avenir. Si cette solution n'était pas retenue, on assisterait à un gel de fait des zones NB et ND : On imagine mal en effet la Ville équipant en réseaux collectifs dans un très proche avenir les futures zones à urbaniser : cet investissement considérable conduit également à réaliser de nombreuses stations d'épuration, qui sont toujours l'objet du syndrome «NIMBY», et dont les rejets sont parfois objectivement très polluants, car très concentrés.

Eau potable
Nous n'arrivons pas à comprendre comment le Préfet, et avec lui d'autres services de l'Etat, peuvent exclure le réseau du Canal de Provence de la distribution d'eau potable, pour tout projet d'urbanisation future : il suffit en effet d'inciter la collectivité locale à négocier avec cet établissement public en vue d'obtenir des garanties techniques nécessaires (volumes à délivrer, sécurisation contre les actes de pollution volontaire ou accidentelle, exigences physico-chimiques et biologiques). Le Canal de Provence, qui délivre de l'eau d'excellente qualité sur des dizaines de communes à des dizaines de milliers d'abonnés est tout à fait à même de relever le défi, sans qu'il soit nécessaire rechercher de nouveaux captages, comme le recommande le Préfet, de façon aberrante ! Ou bien faut-il considérer que les dizaines de milliers de foyers alimentés par le Canal de Provence, ont été exposés à un danger mortel par l'Etat lui-même depuis 40 ans ?

L'activité économique locale

Dans ce document il n'est pas question de faire un bilan des activités économiques du secteur d'Aix en Provence, mais de voir comment la collectivité gère ces domaines qui sont un des facteurs primordiaux de la vie sociale. En effet outre le fait de satisfaire des besoins et d'offrir des emplois, par ses contraintes et ses nuisances, l'activité économique a un impact sur le quotidien des résidents.

PRINCIPAUX TYPES D'ACTIVITES ECONOMIQUES CONTRAINTES ET EXIGENCES

activité		foncier	localisation	exigences
agriculture				
tourisme				
commerce	de proximité	magasins, superettes	dans une zone habitée	
	local	quelques hectares	en périphérie d'une zone urbaine	
	régional	plusieurs dizaines d'hectares	éloignée des zones urbaines	raccordée à des voies à grande circulation
	plateforme logistique	plusieurs dizaines d'hectares	éloignée de toute agglomération	raccordée à de grands axes routiers nationaux et internationaux
artisanat		de l'atelier à quelque milliers de m2	urbaine et périurbaine	charges foncières nulles ou subventionnées
production industrielle	nationale	de l'ordre de la centaine d'hectares	hors agglomération	infrastructure lourde
	internationale	plusieurs centaines d'hectares	hors agglomération	infrastructure lourde
tertiaire			dans ou à proximité de l'agglomération	relations fortes avec les zones habitées
recherches (fond / R et D)			de préférence près de l'université et de l'industrie	
loisirs	établissements de spectacles		intra-muros	
	parcs	plusieurs dizaines d'hectares	hors agglomération	raccordés à des voies à grande circulation
	plaines sportives stades	plusieurs dizaines d'hectares	dans ou proche de l'agglomération	au centre d'un réseau viaire de grande densité

Cet impact est du notamment :

- à la boulimie foncière des sites d'activité en perpétuelle expansion, voir : Plan de campagne, Rousset, Vitrolles, Les Milles …..

- aux infrastructures renforcées :
  . réseaux viaires
  . alimentation en eaux (AEP, EI)
  . lignes électriques
  . traitements des eaux (EV, EI) …

- aux classements des établissements : Ventillon, Rousset…..

- aux flux de circulations induits par :
  . les déplacements entre le lieu de résidence et les sites d'activités
  . les camions procédant aux approvisionnements ou à la livraison des produits finis
  . les déplacements de la clientèle
  .l'afflux d'une foule à une manifestation

- les bruits
- les poussières : ALCAN….
- les fumées, les odeurs, les gaz : Aramon, Gardanne, Berre…….
- les vibrations
- les rassemblements et les déplacements de foule, lors de manifestations sportives ou de spectacles ;

L'ensemble des paramètres qui viennent d'être évoqués ainsi que l'importance des surfaces foncières dédiées et leur localisation sur le territoire influent de façon primordiale sur l'urbanisme d'une région. C'est la raison pour laquelle il est important de pouvoir contrôler les procédures de gestion et de développement de l'activité

économique pratiquées par les responsables politico-économiques locaux.

Pour avoir une vue globale de cette approche, il faut remarquer que si un grand nombre d'activités (agriculture, commerce, artisanat, loisir, tertiaire, ……) peuvent se soumettre à des encadrements dictés par la «vox populi », d'autres ont des contraintes et des exigences (certains types d'industrie, certains centres de recherche ……) qui priment sur les règles locales établies et seule reste la décision d'accepter ou de refuser l'implantation.

Enfin si nous remarquons que :

- nombre d'Aixois travaillent à Marignane (Eurocopter, Aéroport…) à Rousset (ST, ATMEL, IBS …) à Cadarache (CEA……)
- une baisse d'activité de Shell à Berre, de ALCAN à Gardanne….ou un surcroît de commandes chez Eurocopter ont toujours un impact dans un rayon de 30 km
- nombres d'entreprises de service de St Paul Lez Durance travaillent à Rousset et vice-versa.

Nous ne pouvons qu'en conclure que l'approche économique de la Cité ne peut se faire qu'à l'échelle de la C.P.A et même mieux qu'au niveau de la région, la ville ne possédant l'entière gestion de l'urbanisme économique que pour les activités intra-muros. D'ailleurs à l'époque de la mondialisation et vu de Phénix ou de Singapour, Aix, Manosque et Marseille ne sont qu'un seul et même point sur la carte

Afin de cerner plus finement notre approche, nous distinguerons trois grands types activités en fonction de leur pérennité :
- l'agriculture
- le tourisme et les loisirs
- un ensemble comprenant : le commerce, le tertiaire, la recherche (R et D, fondamentale), l'artisanat, l'industrie

Du commerce à la production industrielle

Données

Primitivement implantées hors agglomérations les zones d'activités sont rattrapées par l'extension urbaine, source de conflits à terme.
Certains types d'activités peuvent cohabiter et sont même complémentaires, tandis que d'autres sont totalement incompatibles entre eux.

Très fréquemment les industriels se regroupent par secteurs d'activité : pharmacie, micromécanique, électronique .. ce qui est un avantage pour le développement du secteur, mais un très gros risque en cas de récession.
L'industrie n'est pas pérenne, mais essentiellement volatile : cessation, reconversion, transfert… l'évolution industrielle est extrêmement rapide par rapport à l'évolution lente de l'artisanat et de l'agriculture ou la relative stabilité du tourisme, du loisir ou du commerce.

Principaux facteurs à prendre en compte dans les analyses :

- assiette foncière moyenne par activité et par zone (une implantation industrielle internationale nécessite plusieurs hectares, équivalente à elle seule à une zone artisanale entière.
- réseaux existants et projetés.
- eau domestique et eau brute, débits disponibles.
- eaux usées domestiques, capacité des stations de traitement NH 3
- eaux usées industrielles, existence ou possibilité de création d'installations spécifiques.
- électricité traditionnelle, électricité propre, puissance disponible.
- proximité des grands systèmes de communication : routes, fer, aéroports, ports maritimes.
- classement au titre des établissements classés.
- présence de main d'œuvre spécialisée, possibilité de formation.
- transports en commun entre les zones d'habitat et les zones d'activité.

- tenir compte aussi des bruits, des vibrations, des poussières, des odeurs, des perturbations radioélectriques…..

Acteurs du développement

L'activité économique locale est sous la dépendance d'organismes responsables tant de la création que de la gestion. Ces organismes sont issus de :

- l'Etat
- la Région
- le Département
- la Communauté du Pays d'Aix
- la Commune

ORGANISMES DE PROMOTION ET DE GESTION

NOM	TUTELLE	OBJECTIF
Centre d'Analyse Stratégique	Etat	
Agence de l'Innovation Industrielle	Etat	
Agence Nationale de la Recherche	Etat	
Agence pour la Création d'Entreprises	Etat	
France Initiatives Réseaux	Etat	
Mission ITER-ETAT	Etat	
Centre d'Etudes Prospective et d'Informations Internationale	Etat	
Institut de recherches économiques et sociales	Etat	
Mission de Développement Economique Régionale	Etat / Région	
Conseil Economique et Social	Région	
ARIST Agence Régional pour l'Information	Région / CG	
Direction de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire	Région	
Méditerranée Technologie Assoc 1901	Région	
PACA Entreprendre	Région	
CEEI	Région/ Département/ MA	Pépinière Technologique de l'Arbois
Marseille Innovation	Ville de Marseille/ CG	Pépinière Technologique de Château Gombert
Provence Promotion	Département+CCI Marseille	Accueillir et Implanter des Entreprises extérieures au Département
DIACT (DATAR)	Etat Mission Interministérielle	Chargée du développement industrielle auprès du Préfet
Conseil de Développement du Pays d'Aix	Collège d'Associations, de Syndicats, d'Industriels, de Personnalités	Suivre et Conseiller la Politique de développement de la C.P.A
Pays d'Aix Développement	Communauté du Pays d'Aix	Dans la CPA+Gardanne accueillir et suivre le développement de nouvelles Entreprises
Club des Créateurs d'Entreprises	Association 1901	Aider les Créateurs d'Entreprises, commerce ou artisanat à monter leur projet
Pépinière de Meyreuil	Communauté du Pays d'Aix	Innovation technologique en liaison avec l'Ecole de Microélectronique de Gardanne
Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix et du Val de Durance		
Comité du Bassin d'Emploi du Pays d'Aix	Communauté du Pays d'Aix	Missions pour l'emploi à la demande de la CPA

NOM	TUTELLE	OBJECTIF
Pays d'Aix initiative	Communauté du Pays d'Aix	Accorder des prêts d'honneur aux créateurs (repreneurs d'entreprises, commerces ou artisanat)
ARCSIS	Association	Promouvoir le développement de la filière microélectronique

ORGANISMES DE FINANCEMENTS

. OSEO ancienne ANVAR
. Pays d'Aix Initiatives (financement des projets de création ou de développement)
. CDF, SOFIREM, SOMUPACA, TOTAL, PACA Entreprendre ……
. Organismes privés (banques, sociétés de leasing, sociétés de capital risque, Proxipaca ….)

DOCUMENTS EXISTANTS ou PREVUS

. Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire - sept 2003
. Schéma Régional de Développement Economique - avril 2006
. Schéma de Développement Economique du Pays D'Aix - mars 2006
. Directive Territoriale d'Aménagement préparation du contrat de plan Etat/Région (tous les 5 ans) – juin 2007
. Projet d'Agglomération de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix déc 2003
. Développement Economique et Filières d'Excellences en Pays d'Aix - avril 2006

REMARQUE

Les organismes figurants dans l'inventaire ci-dessus sont exclusivement voués à la gestion de l'existant. Sachant que l'entreprise doit s'adapter aux transformations permanentes de l'économie moderne, nous devons nous poser les deux questions suivantes :
.Quid de la veille et de l'expertise économique ?
.Quid de la prospective ?

VEILLE ET EXPERTISE ECONOMIQUE

Il y a une nécessité vitale d'assurer une veille et de procéder à une évaluation de l'évolution de l'activité existante, à partir de données locales, nationales, internationales. La production d'un rapport semestriel est souhaitable.

PROSPECTIVE

- Rechercher les filières d'avenir par exemple en s'appuyant sur des organismes existants tels que l'ANR ou le service des brevets du CEA, du CNRS, de l'INSERM, de INRA, de l'ORSTOM, de l'IFREMER ……..

- Analyser les conclusions de la cellule de veille et anticiper l'évolution de l'activité dans les mois et les années à venir de façon à gérer:
  - le développement de l'existant
  - la restructuration des friches industrielles
  - l'abandon ou la reconversion d'une activité tant pour l'activité principale que pour les
  - activités induites

- Promouvoir les filières préalablement identifiées

QUESTIONS

- Devant une telle profusion d'organismes n'y a-t-il pas un risque de concurrence et par voie de conséquence une perte d'efficacité ?
- Existe-t-il une structure ayant la compétence et l'autorité pour fédérer et arbitrer toutes les études et les conclusions des organismes en place ? Provence Promotion ?
- Quelles dispositions sont prises pour préserver l'adéquation entre les salaires et les prix des logements dans une région où le prix de l'immobilier est devenu exorbitant ?
- La voie à grand gabarit Etang de Berre Cadarache va-t-elle générer, pendant son exploitation et après la suppression des points d'aménagements particuliers, des zones d'activités et des zones résidentielles ?
- Quelles sont les réservations foncières dans la CPA en fonction tant des Grands projets

(ITER, Pôles de Compétitivités…) que des activités potentielles à 5 ou 10 ans maximum ?
- Le schéma de développement économique du Pays d'Aix prévoit des zones d'activités spécialisées….où ? Et quelles spécialités ?

SOUHAITS

Pour adapter l'entreprise aux transformations permanentes de l'économie moderne il faut innover en permanence, être imaginatif au quotidien. Cela concerne bien évidemment la recherche de nouvelles filières d'activités, mais aussi les structures chargées d'identifier, de promouvoir, et de développer la novation. Pour agir dans ce sens ne pourrait-on pas convertir deux des organismes existants, l'un en cellule de veille, l'autre centre de prospective ? Ceci de façon à exercer une véritable pratique « d'Intelligence Economique ». Information, Réactivité, Analyse, Imagination, Synthèse, Promotion de Création

Pour éviter que les retombées économiques ne se dispersent dans le tissus industriel national ou international lors de la réalisation d'un grand projet (usines, centres de recherche, équipements publics…) il est souhaitable de promouvoir un organisme fédérant PME et TPE locales pour répondre aux appels d'offres comme cela se pratique en Italie du Nord.

« Bâtir la ville sur la ville »
Restructuration urbaine

« Bâtir la Ville sur la Ville », un des thèmes majeurs de la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement urbain), sonne à certaines oreilles comme une véritable provocation. Certains imaginent instantanément la destruction irréversible d'un patrimoine chèrement protégé, une sorte de retour des barbares, ou bien l'apparition d'immeubles de grande hauteur, hors d'échelle, au milieu d'une ville calme, basse et sage !

Il n'en est évidemment rien. Il ne s'agit que d'utiliser mieux le foncier urbain, en densifiant ici des parcelles peu construites, en démolissant là des bâtiments que chacun s'accorde à trouver laids, mal adaptés, non fonctionnels, ou en mauvais état.

Remarquons au passage que nos ancêtres n'avaient pas les scrupules que nous avons vis-à-vis de toute construction un peu ancienne : on n'a accordé un peu de valeur au patrimoine architectural qu'au milieu du 18ème siècle (les ruines romantiques inspirèrent alors les peintres et les hommes de lettres), et il a fallu attendre Prosper Mérimée au milieu du 19ème siècle, pour que l'on se préoccupe sérieusement de la protection et de la mise en valeur de ce patrimoine !

Nous centrerons ici nos propositions sur les ensembles immobiliers sociaux des années 50, 60, et 70. La densification « naturelle » de la Ville, quant à elle, se fera progressivement, et harmonieusement, à condition que le futur règlement d'urbanisme, tout d'abord renforce le COS actuel pour le porter à 2 ou 3 en hyper centre, suivant les secteurs (le Centre ancien représente des densités réelles bien plus importantes que cela, et personne ne s'en offusque !), ou bien mette au point des règles « volumétriques », mieux adaptées aux centre villes (c'est par exemple le choix fait par la ville de Rouen) : dans le détail, il faut s'inspirer des POS ou PLU des grandes villes comme Paris ou Lyon, pour les règles concernant les angles de rues, le raccordement avec les bâtiments adjacents , les épaisseurs de bâtiments (définition des « bandes constructibles », beaucoup trop restrictives dans le POS actuel, ce qui conduit par exemple à des aberrations dans la conception des parkings souterrains privés), ou les prospects par rapport aux bâtiments voisins.

Constats sur les immeubles de logement social des années 50, 60, et 70.

On pourrait faire un sondage dans notre ville, il rejoindrait l'opinion de la majorité des français : les constructions de type social de cette époque, à de rares exceptions près (montées en épingle chez nous, comme les « 200 logements », conçus par Fernand Pouillon, bien qu'il y ait beaucoup à redire sur les erreurs de conception de ce programme !), cumulent à peu près tous les inconvénients (Corsy et Beisson surtout, à un moindre degré La Pinette et Encagnane):

- mauvaise utilisation de l'espace (COS faible sur de très grandes parcelles)
- mauvaise qualité technique et fonctionnelle (faible épaisseur, isolation phonique et thermique très mauvaises, quasi impossibilité de redistribution de l'espace intérieur à cause des murs porteurs, …), conduisant à une cohabitation difficile entre les familles, et à des niveaux de charges locatives sans rapport avec la qualité des immeubles
- extrême pauvreté architecturale (rythmes de façade hyper répétitifs, absence d'éléments de modénature donnant un peu de « saveur » ou d'originalité)
- effet anxiogène et déshumanisant, du fait des trop fortes hauteurs par rapport aux distances avec les bâtiments environnants (directement issu de la mauvaise utilisation de l'espace), d'un traitement spartiate des espaces résiduels, et de l'absence quasi-systématique de commerces ou d'équipements à rez-de-chaussée ou à proximité de ces immeubles.
- éloignement du centre-ville

- stationnement des véhicules mal résolu, malgré le gaspillage des surfaces au sol
- concentration des problèmes sociaux (effet de ghetto), après désertion de ces quartiers par les fractions les plus exigeantes et les plus autonomes de leur population
- pas d'intégration dans les quartiers environnants et absence de lieux de vie (salle polyvalentes, commerces, services publics ou à la personne), favorisant le vie sociale et les rencontres

Restaurer une qualité de vie minimale dans ces ensembles urbains

Il est donc urgent de restaurer un bon urbanisme, une certaine qualité architecturale, et les conditions d'une vie sociale harmonieuse dans ces quartiers : la mixité sociale, qui malgré les illusions de nos gouvernements successifs, ne se décrète pas, se rétablira d'elle-même si ces fondamentaux sont assurés.
Il faudra tout d'abord associer à cette restructuration les Maîtres d'Ouvrage sociaux, propriétaires de ces logements, en discutant avec eux des conditions du retour à une vie « normale » de ces quartiers et en créant, bien entendu, les conditions techniques favorables pour ces opérations de restructuration : augmentation des COS, mesures d'accompagnement pour les relogements, même provisoires, informations et animations diverses.
Les familles occupant ces logements, qui verront leurs conditions de vie actuelles bousculées par ces opérations, seront évidemment l'objet de toute la sollicitude nécessaire de la part de la Municipalité et des Sociétés propriétaires, pour expliquer l'objectif de ces opérations, en décrire le déroulement, et en atténuer les effets .
Sur le plan des principes, il faut bien sûr le courage politique et la persévérance indispensable pour mener à bien ces opérations d'envergure : de très nombreuses communes ont fait cet effort sur tout le territoire et l'on ne comprendrait pas pourquoi Aix constituerait une durable exception !

Comment remodeler ces ensembles urbains et casser leur image négative

- D'abord, comme nous l'avons vu, contracter de façon claire et équitable avec les Maîtres d'Ouvrage sociaux
- Ensuite, recomposer ces ensembles en réintroduisant des formes urbaines « éternelles » (et non pas seulement traditionnelles), comme les rues, les places, les cours intérieures, les passages, en reconstituant des continuités, des alignements, en rectifiant les épannelages (en reconstituant une silhouette de quartier, une « sky-line » s'harmonisant avec l'environnement).Faire appel à des urbanistes et non à des architectes pour ce travail spécifique.
- Démolir totalement ou partiellement certains bâtiments, en particulier ceux qui subissent des nuisances insurmontables (nous pensons en particulier aux bâtiments du secteur Corsy exposés au bruit) : remplacement par des immeubles de bureaux, par exemple, qui formeront écran pour les immeubles en arrière des voies nuisantes
- Réhabiliter certains autres, dont la structure le mérite, pas seulement par placage, ou rafistolage, comme jusqu'à présent, mais en reconstituant des modénatures manquantes (balcons, garde-corps, avancées d'entrées, attiques aux derniers étages, couvertures ou « casquettes », …), et en reconstituant les équipements techniques obsolètes à l'intérieur (chauffage, climatisation, électricité, sanitaires,…)
- Densifier l'espace disponible après démolition, ou en remplissant les espaces trop peu denses
- Equiper ces immeubles en surfaces annexes communes (salles de réunion, locaux d'activités pour les jeunes par exemple) ou de services divers (services publics ou privés, professions libérales, …), ou de commerces, en rez de chaussée principalement
- Traiter les espaces libres avec à la fois le souci de la qualité (composition en particulier), et du réalisme, compte tenu d'une utilisation dans des conditions difficiles
- Intégrer ces ensembles dans les quartiers environnants, par des cheminements piétonniers ou vélo et en favorisant la mixité des lieux de vie, ouverts à l'ensemble des quartiers avoisinants (ex. CORSY)

Patrimoine et qualité architecturale (Bâti public et privé)

Introduction

La ville d'Aix-en-Provence n'est pas seulement l'une des villes de France les plus connues et appréciées à l'étranger (Europe, mais aussi Etats-Unis, Japon…) pour son architecture civile et religieuse du Moyen-âge au 18ème siècle, à l'égal de villes comme Versailles, Saint –Malo, Sarlat, Beaune ou Nancy (cette liste non limitative n'est pas un palmarès, mais correspond à des secteurs historiques comparables !) : elle l'est aussi pour son charme et la beauté de sa campagne.

Elle n'a pas les handicaps d'une ville musée : elle est animée, attirante et active, mais les Municipalités successives le reconnaissent : il reste un énorme travail à faire pour mettre en valeur (parfois tout simplement pour sauver : voir l'Eglise de la Madeleine) et rendre accessible au plus grand nombre son patrimoine connu ou méconnu.

Notre ville a redécouvert récemment la richesse potentielle de son passé romain et gallo-romain, grâce au dégagement de l'amphithéâtre sur le terrain de N-D de la Seds en 2005.
On sait par recoupements historiques et archéologiques que d'autres trésors cachés attendent d'être mis au jour. Il était inévitable que la première ville fondée en Gaule par les romains voie ce passé réapparaître sous des formes même fragmentaires.

Mise en valeur du patrimoine classé et amélioration de son accessibilité

Les élus actuels en sont conscients : au-delà même de la définition d'un secteur sauvegardé, avec ses implications culturelles et fiscales (loi Malraux), englobant le Centre ancien de la ville, il conviendra de définir un Plan de sauvetage de certains édifices en état de dégradation avancé (églises ou quelques uns des 130 hôtels particuliers des 16ème, 17ème et 18ème siècles), utiliser tous les moyens inventés par le législateur (Opérations programmées d'amélioration de l'habitat, en particulier), et faire appel à toutes les ressources publiques et privées(mécénat en particulier, y compris étranger), pour venir à bout de ces « travaux d'Hercule » !

La redistribution des localisations de certains services publics de l'Etat, de la CPA ou de la ville, devrait également permettre de restructurer et réhabiliter certains édifices en profitant de leur changement de destination…

Classement et mise en valeur du patrimoine du 20ème siècle

L'abondance des études érudites de spécialistes ou d'amateurs éclairés concernant les « vieilles pierres » de notre région et la vigilance des pouvoirs publics dans ce domaine, ne doivent pas nous faire oublier de veiller à la qualité architecturale du bâti « moderne » aixois, en particulier celui du 20ème siècle !

Non seulement il existe nombre de maisons ou d'immeubles remarquables ou originaux (années 20 à 40 en particulier), qui méritent un respect et une protection spécifiques, mais beaucoup d'édifices publics ou privés, commerciaux et industriels, ont besoin d'une maintenance ou d'une restructuration énergiques, parfois d'une mise en valeur environnementale (accès, abords, espaces plantés,…), tout simple ment pour répondre à leur vocation.
C'est le cas des écoles, lycées, collèges, bâtiments universitaires, hôpitaux et cliniques, tribunaux, gymnases, lieux culturels divers.
Il faut , pour conduire ce « chantier » jamais achevé, un recul critique, des compétences architecturales attachées au détail, une persévérance à toute épreuve,…et pas mal d'argent !

Enfin, la production immobilière privée des 50 dernières années doit faire elle aussi l'objet

d'une évaluation sans complaisance, non pas sur le plan esthétique, éminemment subjectif et forcément influencé par les modes successives (mais c'était aussi le cas du passé lointain, maintenant sanctifié par la patine du temps !), mais au regard de sa valeur fonctionnelle (exemple : espaces libres des immeubles des années 60 à 80 envahis par les voitures , faute de parkings souterrains), de sa conformité aux normes techniques actuelles, ou de son état physique…

Toute municipalité consciente de ses responsabilités devra par exemple se préoccuper des copropriétés dégradées, pas seulement en utilisant les mesures préconisées par la loi SRU (essentiellement juridiques), mais en prenant le problème à bras le corps, parfois par rachat de certaines de ces copropriétés par des Maîtres d'ouvrage sociaux : là aussi, doigté, professionnalisme, concertation, persévérance, et montages financiers astucieux seront requis!

Autres propositions concrètes

Au-delà des mesures que nous avons déjà recommandées, à savoir : restructurations, réhabilitations, changements de destinations, amélioration des abords, amélioration de la maintenance, OPAH, c'est-à-dire toute la gamme des traitements d'un « arbitrage patrimonial » à l'échelle d'une ville, nous insisterons sur deux points qui peuvent insuffler de la qualité et de l'imagination dans ces démarches globales :

- le recours plus fréquent aux concours de conception (architectes, mais aussi urbanistes, que nous dissocions volontairement des architectes, paysagistes), en particulier les « concours d'idées », pour accompagner les améliorations décrites plus haut : ils sont plus faciles à organiser, engagent moins la ville de façon irréversible, et coûtent beaucoup moins cher aux villes comme aux candidats

- le recours plus fréquent, y compris sous une forme un peu contraignante, aussi bien dans le domaine public que dans le domaine privé, au conseil architectural : Conseil architectural désigné par la ville, Architecte-conseil départemental, CAUE, etc.…L'objectif n'est pas d'entraver les initiatives ou le travail des promoteurs et des constructeurs, mais de s'assurer que l'insertion des projets dans leur environnement est satisfaisante, et que les objectifs de qualité architecturale de la ville, sont bien compris.

Place de l'agriculture dans le PLU

Etat des lieux

L'agriculture couvre encore 28 % de l'espace, le solde étant occupé essentiellement par la ville et des espaces boisés ou naturels; sur le périmètre de la CPA elle occupe entre 9 et 10 000 personnes (pour Aix, le nombre d'emploi serait de 1 200) grâce à un filière organisée et un équipement hydraulique de qualité, autorisant des productions à haute valeur ajoutée : maraîchage, semences, viticulture, grandes cultures.

Elle bénéficie d'atout climatiques et fonciers, favorisant les produits de qualité, et d'une proximité urbaine, susceptible de faciliter une valorisation de ses produits, à ce jour largement sous exploitée; elle joue un rôle essentiel dans le maintien de paysages ouverts et la protection des incendies.

Néanmoins, un certain nombre de difficultés, consécutives à la diminution du nombre d'exploitations, au manque d'organisation, à l'absence d'interface entre la Ville et la profession agricole et au vieillissement des agriculteurs, doit être pris en compte.

Une agriculture devenue périurbaine

Ainsi, le nouveau PLU devra :

1. aider au renforcement des liens entre la Ville et l'agriculture, qui est devenue périurbaine :
   - en vue de valoriser ses produits auprès des citadins, par ailleurs de plus en plus demandeurs de produits issus de circuits courts et de qualité
   - en vue de protéger les paysages
   - en vue de favoriser le maintien d'une agriculture vivante et propre, en adéquation avec la demande urbaine (maraîchage, produits de qualité).

2. garantir la pérennité des exploitations agricoles et faciliter l'accès à un foncier abordable, en vue de redonner confiance aux jeunes agriculteurs et permettre d'investir, dans des outils de productions modernes et des circuits courts de distribution

Promotion de l'agriculture périurbaine :

Création d'espaces publics (marchés de production) ou privés (cellules commerciales) portés par la Ville, dédiés à la vente directe et facilitant les circuits courts :

- à l'intérieurs de ZAP (zones agricoles protégées : cf. plus loin)
- dans les quartiers périphériques, par la création systématique de places publiques
- dans les nouveaux quartiers d'habitation et à en périphérie immédiate des zones de chalandise (GEANT, BERAUD, ZAC, ENCAGNANE, ROUTE D'EGUILLES ET DE BERRE, LES MILLES, LUYNES…), en prévoyant des emplacement commerciaux

Par ailleurs, la Ville devra favoriser les rencontres entre les producteurs, la population urbaine et des touristes.
Pour ce faire, le règlement des zones agricoles (A) et naturelles (N) devra autoriser les fermes pédagogiques, les gîtes ruraux, les chambres d'hôte et les auberges à la ferme.
Enfin, la Ville devrait promouvoir un label produits typiques locaux (marque « produits du Pays d'Aix » : prescription hors PLU)

Garantir la pérennité des exploitations agricoles et faciliter l'accès à un foncier abordable

Il s'agit du principal problème auquel l'agriculture aixoise est confrontée.
Le PLU devra donc s'efforcer de fixer sur une longue période, les espaces qui seront dédiés à l'agriculture, de manière à favoriser l'installation de jeunes agriculteurs, qui ont besoin d'une vision à long terme, et limiter la spéculation foncière sur ces espaces.

Pour ce faire, il faudra :

- inciter les propriétaires à confier leurs terres en friche aux agriculteurs et, si nécessaire,
- préempter les terrains qui auront été dédiés à l'agriculture ou laissés à

l'abandon, en abondant un fonds spécial destiné à financer des réserves foncières qui pourraient être remises à disposition des jeunes agriculteurs, sous la forme de baux de carrière.

- créer une ou plusieurs ZAP (zones agricoles protégées) issues d'une concertation entre la profession agricole, les associations et la CPA, permettant d'avoir une vision sur le long terme, susceptible d'aider l'agriculture à faire jeu égal avec les besoins d'extension urbaine
- créer des jardins familiaux
- ne plus gâcher les terres de qualité agricole pour d'autres activités même s'il s'agit de maintien d'espaces sportifs ou de loisirs (golf, parc d'attraction …)

Cela devra s'accompagner d'une cartographie et de prescriptions précises dans les documents graphiques et les règlements du PLU (et du SCOT)

L'Environnement

La vocation des CIQ est la défense des intérêts des habitants d'un quartier. Le mot intérêt s'entend au sens large et signifie plus la qualité de vie que l'aspect financier bien que celui-ci puisse en découler sur le plan patrimonial en raison de cette qualité de vie.

Si, au départ, l'action des CIQ était souvent de refuser systématiquement toute construction, tout aménagement qui était susceptible de produire une gêne, les mentalités ont grandement changées.
Il n'est plus question de s'opposer aux projets en eux-mêmes, mais aux conséquences nuisantes qu'ils peuvent engendrer.

En dehors de toute modification d'un quartier, des nuisances nouvelles sont apparues progressivement : augmentation du nombre de véhicules entraînant circulation et stationnement souvent anarchique, bruit et pollution de l'air – bruits de voisinage ….

A partir de ce constat, les demandes des CIQ sont simples : alors que l'on tente de réduire les gênes (comme on le verra par ailleurs), que l'on n'en ajoute pas de nouvelles à celles qui existent.

Pour ce faire, il est indispensable que – dès le début d'un projet – toutes les conséquences de celui-ci sur son environnement soient examinées et que cette étude d'impact ne se limite pas, comme c'est trop souvent le cas, au simple aspect d'insertion dans le site sur le plan paysager.

Avec le transfert de nombreuses compétences environnementales vers l'intercommunalité, ce chapitre doit se traiter dans un cadre plus vaste que celui de la ville d'Aix en Provence, d'autant que les nuisances ou pollutions sont souvent de provenance extérieure à la ville et même au Pays d'Aix.

La CPA a approuvé un document de référence : **la charte environnement du Pays d'Aix**. Au travers de huit thèmes, elle recense 106 actions à mettre en œuvre.

Chaque fiche détaille l'action à entreprendre, le maître d'ouvrage, les partenaires, le calendrier et le budget estimatif. Il s'agit d'un excellent outil de travail réalisé en concertation avec de nombreuses associations. Chaque année, un document de « suivi et évaluation » précise l'état d'avancement.
Cette charte, qui se base sur l'existant, devrait être mieux prise en compte dans les réalisations futures, ce qui est loin d'être le cas.

Il n'est pas possible de lister ici tous les problèmes environnementaux d'Aix en Provence. Nous nous bornerons donc à citer quelques exemples significatifs. Si certains sont complexes car ils mettent en jeu des acteurs différents qu'il est souvent difficile de faire se mettre d'accord notamment sur les financements nécessaires, d'autres ne relèvent que d'un seul décideur, et là c'est plus difficilement compréhensible.

Gare routière d'Aix en Provence :

Le dernier document présenté au Conseil Communautaire du 19 octobre 2007 (Approbation du bilan de la première phase de concertation) précise entre autres :

« Engagement à choisir la solution la mieux adaptée alliant protection de l'environnement, économies d'énergie, esthétique et fonctionnalité de la gare »
« Conception de la gare et de sa couverture par des bureaux d'études spécialisés pour contenir les nuisances sonores et environnementales pour les riverains »
« Rédaction d'un cahier des charges architectural qui donne une ligne directrice mais qui ne soit pas un obstacle à la créativité des concepteurs ».

Sans porter de jugement sur le fond du dossier qui est largement exposé par ailleurs, c'est la forme qu'il faut retenir car elle est transposable sur d'autres projets. Alors que pour un équipement de cette envergure – producteur en lui-même de nuisances – l'approche environnementale était primordiale, il a fallu dix huit mois pour parvenir à la faire prendre en compte car au début c'était principalement l'aspect architectural qui était mis en avant (verre et métal). Et encore, il ne s'agit là que

« d'engagements » sans que des débuts de réponses ne soient apportés. Le chemin est encore long et la deuxième phase de concertation ne manquera pas d'intérêt.

Voies bruyantes – Rocades :

En de nombreux endroits, des partenariats ont été engagés avec les décideurs concernés pour l'édification de dispositifs le long de ces voies visant à réduire le bruit perçu par les riverains (ESCOTA pour le autoroute A8 – Conseil Général pour de nombreuses routes : murs anti-bruit ou revêtements de chaussée « silencieux » …). Il en est d'autres pour lesquels la situation perdure et s'aggrave depuis de nombreuses années (voir le chapitre sur la rocade nord d'Aix dont la situation est ubuesque). Et pendant ce temps là, les permis de construire continuent à être accordés.

Aérodrome d'Aix les Milles :

De très longs échanges entre administration, collectivités locales, usagers et riverains durent depuis quinze ans au sein de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome des Milles pour l'élaboration d'une charte. Le dossier est sur le point d'aboutir à la moins mauvaise solution qui soit acceptable par tous (usagers et riverains). Le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) en vigueur actuellement depuis 10 ans devait être révisé. Alors que tous les membres de la CCE ont donné leur accord sur les valeurs à prendre en compte et sur la création d'une zone incluant le tour de piste, la ville d'Aix et la CPA ne valident pas ce document et continuent à attribuer des permis de construire qui ne prennent pas en compte ce PEB.

En ce qui concerne les nuisances sonores, d'importants efforts ont été faits par les usagers pour équiper les avions de silencieux (avec l'aide des pouvoirs publics et le préfinancement de la CPA) à la satisfaction des riverains. Toutefois, cette réduction de bruit – prévue dans la charte environnement du Pays d'Aix, ne doit pas être « compensée » par la création de nouvelles activités notamment de maintenance au sol et à un accroissement des vols d'hélicoptères beaucoup plus nuisants que les avions.

Occupation du domaine public :

L'activité commerciale est souhaitable en centre-ville. Les terrasses créent une animation que nul ne conteste. Toutefois, on peut déplorer l'invasion excessive de l'espace public et principalement celui dévolu aux piétons. Difficilement contenue sur le cours Mirabeau, elle n'est l'est plus dans de nombreuses rues étroites du centre ville ; quand au Forum des Cardeurs, la traversée à pied se fait au travers des tables et chaises sans aucun respect du droit le plus élémentaire du piéton de pouvoir déambuler à son gré.

Sans vouloir entraver l'activité des commerces, cafés et restaurants une définition sérieuse de l'occupation de l'espace public est indispensable pour que la ville - qui appartient - à tous permette une vie harmonieuse et non une cohabitation tendue aggravée par les nuisances sonores générées surtout en période estivale.

De nombreux autres exemples auraient pu être cités, mais ils apparaissent par eux-mêmes dans les pages de ce document.

L'écologie est à la mode. C'est donc l'occasion d'en profiter pour traduire la sensibilisation du public dans des actions concrètes qui conditionnent notre vie de tous les jours et nos finances personnelles et publiques.

Sans revenir sur les déplacements et les transports en commun traités par ailleurs, plusieurs pistes peuvent être encouragées :

L'utilisation des énergies « économes » dans les habitations et l'adaptation des logements existants en faisant preuve de persuasion pour les constructions neuves. Des mesures existent qui doivent être mieux proposées, voire incitées. Hors le logement, cette tendance doit être largement favorisée pour les locaux professionnels et notamment les bâtiments publics. Les municipalités et la CPA se doivent d'être exemplaires dans ce domaine en faisant un bilan énergétique régulier portant à la connaissance des administrés les résultats obtenus qui ne peuvent qu'être stimulateurs pour la population.

Développer sur le territoire de la CPA la production d'énergies renouvelables compatibles avec son terroir. A cet égard, la création d'une filière bois est une bonne opportunité parce qu'elle allie la production

d'un combustible à l'entretien des espaces boisés indispensable à notre sécurité et qu'elle réduit les nuisances et les coûts du transport. En raison du stockage du combustible, individuelles et les bâtiments publics constituent un fort potentiel.

Il n'est pas utile de reprendre en détail toutes les actions de la Charte Environnement, mais il faut veiller à leur mise en œuvre et à leur suivi.

Cependant, au lieu de traiter l'environnement d'une matière autonome, il est indispensable de l'envisager d'une manière transversale

l'utilisation du chauffage au bois n'est pas envisageable dans des logements individuels, mais le très grand nombre de maisons

dans tous les domaines de la vie publique et privée. Tout projet doit impérativement, dès le début de sa conception, prendre en compte tous les paramètres environnementaux qu'il induira, pas au travers d'engagements, mais par des propositions concrètes et quantifiées.

Le coût en est certain, mais il est payé une seule fois à la réalisation ; l'économie initiale se paye à vie en gaspillage.

Circulation - Déplacements

Rappel des 2 principes :

1 - Réduire l'usage de l'auto **2 - Développer les autres modes**

Réduire l'usage de l'auto

Le *stationnement (*cf. chapitre suivant)

Compte tenu des changements importants survenus récemment par le fort accroissement des places de parking souterraines, il est nécessaire d'actualiser l'analyse qui peut être faite de la situation, analyse qui conditionne la nature des actions à envisager.

Il convient en effet de bien appréhender la situation actuelle :
Après le recensement de l'offre publique à présent bien connu, (cf. chapitre Stationnement), il faudrait entreprendre une enquête de fréquentation des divers types et emplacements publics de stationnement (sur et hors voirie), le respect des diverses réglementations, l' importance du stationnement illicite.

L'analyse étant faite il faut alors mettre en application le plus pertinemment possible les actions exposées ci-après.

Délimiter un périmètre central à l'intérieur duquel les objectifs ci-après seront visés :

- favoriser le stationnement des résidents (pour le 1er véhicule du foyer au moins),
- favoriser la rotation élevée et le service aux clients des commerces (période de gratuité (40' par exemple),
- rendre impossible le stationnement de longue durée des non résidents (y compris commerçants, étudiants, …) sur les emplacements sur voirie, le dissuader fortement dans les ouvrages (coût élevé et suppression des abonnements)
- élimination du stationnement illicite

Pour tout cela il faudra ajuster les moyens de contrôle,
A titre expérimental le stationnement réglementé pourrait être mis en œuvre dans un ou plusieurs secteurs subissant de manière excessive le stationnement des « pendulaires » (par exemple le quartier des facs dans une définition large).

La question de l'offre maintenue sur voirie ne peut se régler par des règles dogmatiques. L'offre de stationnement sur voirie doit être définie dans le cadre de la démarche de hiérarchisation du réseau. Dans certaines rues il ne sera pas possible de maintenir du stationnement (besoins des piétons, des cyclistes, des transports en commun, etc. …) , dans d'autres rues ce sera possible (avec des volumes différents), dans d'autres rues le stationnement pourrait être augmenté.

A titre expérimental le stationnement sur voirie pourrait être supprimé dans quelques rues du quartier Mazarin et la rue Portalis pour offrir une circulation à contresens pour les cyclistes.

De toute façon des emplacements de stationnement auto devront çà et là être supprimés pour être affectés au stationnement des vélos (et d'autres au stationnement des motos).

La question du stationnement des motos doit d'ailleurs être traitée. Il n'est pas envisageable de maintenir longtemps l'autorisation de fait du stationnement des motos sur trottoir ou sur espace piétonnier (cf. expériences italiennes).
On pourrait commencer par l'interdiction de ce stationnement sur les trottoirs du cours Mirabeau. La situation est d'autant plus inacceptable que rien n'est prévu par ailleurs pour le stationnement des vélos dont l'usage doit être encouragé.

La hiérarchisation du réseau

Dans le centre le réseau primaire automobile doit être réduit au strict nécessaire, c'est à dire à l'accès aux principaux parkings et les liaisons inter quartiers (dont le boulevard

périphérique)

Sur ce réseau où la limitation de vitesse peut être maintenue à 50 (sauf si intelligence consensuelle pour le 30 !) les piétons disposeront de trottoirs larges et de traversées de carrefour parfaitement sécurisées.
Les cyclistes devraient disposer de bandes cyclables et les bus de couloirs là où c'est possible et nécessaire (au moins dans une première étape incitative).
Les sites pour illustrer la mise en œuvre de ces principes vertueux ne manquent pas : rue de la République, avenue Brossolette.

Exemple de la rue de la République

Actuellement le stationnement se fait sur trottoir, laissant la place à 4 files de circulation (dont 1 couloir bus). Le déséquilibre dans la répartition de l'espace est flagrant ! Dans les faits cette situation entraîne du stationnement parasite le long du stationnement autorisé.
Il est donc possible et nécessaire d'exploiter cette voie d'une manière plus équilibrée et réaliste : rétablir le stationnement sur un côté de la chaussée (en plus grand nombre car non gêné par les platanes), libérer les trottoirs, conserver 2 voies de circulation (une dans chaque sens), faciliter la circulation des bus par un couloir bus-vélos à droite de la chaussée dans le sens extérieur-centre ville et en assurant la fluidité par gestion du trafic en amont (grâce à Magali !)

Les mailles du réseau primaire délimitent des zones qu'on peut appeler « 30 » ou « protégée » ou pacifiée », qu'elles soient résidentielles ou commerciales ou patrimoniales (le cœur historique).

Ces zones doivent être exploitées de manière à empêcher ou dissuader fortement toute présence auto inutile (transit) et en donnant la priorité absolue aux piétons et cyclistes qui sont bien les acteurs finaux de la vie urbaine, ainsi qu'au stationnement des riverains.

En particulier les cyclistes seront progressivement autorisés à utiliser à contresens les rues en sens unique (SUL – sens uniques limités aux véhicules motorisés) après éventuellement suppression du stationnement des voitures et adaptation du mobilier urbain.

Il n'est pas question dans ces zones d'interdire formellement l'auto, mais de faire qu'elle soit rare et de lui imposer un comportement respectueux de la vie locale, c'est à dire des vitesses modérées. Les rues ne sont pas que des tuyaux.
La piétonisation n'est qu'une des solutions envisageables pour satisfaire cet objectif et pas toujours la meilleure, et pas forcément la plus vertueuse.

Toute cette hiérarchisation doit se traduire également par une nouvelle répartition, plus équitable, des espaces publics entre les différentes catégories d'usagers et d'acteurs de la ville (cf. encadré précédent rue de la République).

A Aix la hiérarchisation est à établir. La première évidence est l'interdiction, non pas de la circulation auto, mais de tout transit au travers du centre. Le centre pourrait être desservi par des « boucles » ne permettant pas de le traverser.
Selon ce principe la question du Cours Mirabeau est bien centrale et emblématique.

Le réseau primaire doit faire l'objet d'une exploitation assurant notamment la prévention et la gestion de la congestion.
Le contrôle des accès aux portes de la ville doit garantir la fluidité au sein de celle-ci. C'est le meilleur moyen pour opérer efficacement les transferts modaux dans les parcs de dissuasion, pour assurer la qualité du cadre de vie, pour permettre aux transports collectifs une circulation sans entrave. La congestion dans les zones centrales est totalement absurde (pour toute la ville, pour tous les usagers y compris les automobilistes).

Ainsi, la hiérarchisation et la gestion du stationnement (accès aux grands parkings et parcs relais) sont étroitement corrélées.

Le développement des autres modes

Les piétons

La modération des vitesses généralisée dans les zones 30, une meilleure prise en compte dans les voies constituant le réseau primaire

(cf. exemple de la rue de la République), sont le fondement d'un encouragement à la marche.
La deuxième condition est celle qui assure la continuité des cheminements piétonniers, il s'agit de la conception et de l'exploitation des carrefours.

A Aix : cours Mirabeau, place de la Rotonde,

Les cyclistes

Comme pour les piétons la modération généralisée des vitesses et une meilleure prise en compte dans les artères par exemple par des bandes cyclables, sont le fondement d'un encouragement à l'usage du vélo.
Il est également nécessaire de multiplier les équipements pour le stationnement des vélos. L'absence d'appuis pour vélos sur le cours Mirabeau alors qu'est toléré l'envahissement des trottoirs par les motos est inacceptable.
Le stationnement doit être facilité au plus près des accès aux équipements publics : mairie, postes, gares, … Il faut également mettre en œuvre une discrimination positive telle que l'autorisation du stationnement à l'intérieur même de certains équipements ayant vocation à attirer des cyclistes : administrations, établissements scolaires, etc. …

Toutes ces actions sont déjà en elles-mêmes des actions de « propagande » ou d'affichage de la volonté des responsables.

A Aix : cours Mirabeau, gares, facultés, lycées, collèges

Enfin une politique cyclable doit être mise en œuvre : politique de « mise en selle ». Cette politique reposera notamment sur les démarches de type PDE et PDES (plan de déplacement d'entreprise ; plan de déplacement d'établissement scolaire).

Nota : il est un peu choquant de voir installer les parcs à vélos du système de location alors que les arceaux pour les vélos « privés » sont toujours aussi absents

Les Transports Collectifs

La plus grande aide apportée aux TC sera la suppression de la congestion dans le centre, avec pour corollaire le franchissement prioritaire aux points de contrôle périphériques associés aux parcs relais périphériques

A Aix : création de nouveaux parcs relais : échangeur des Milles, ZAC du Jas de Bouffan, Celony-la Calade, 3 Sautets,…

Le stationnement à Aix en Provence

LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS : LA NOUVELLE DONNE

Les difficultés de stationnement que connaît la ville d'Aix en Provence ont obligé les élus à faire de ce sujet une des priorités du Plan de Déplacements Urbains avec pour objectif de limiter la saturation du centre ville sans pénaliser les habitants du centre et l'activité, en partie commerciale.
Rappelons que les aixois possèdent en moyenne 1,8 véhicules par ménage, 2,5 par ménage motorisés, un des coefficients les plus haut à l'échelle nationale, ce qui est un indicateur des carences du système de déplacements qui leur est offert, et que l'augmentation de la population aixoise accroîtra, par voie de conséquence, de 3% par an les flux de circulation dans notre agglomération si les comportements des automobilistes ne se modifient pas.
Le problème du stationnement à Aix ne pourra être résolu que dans le cadre d'un changement radical de politique des déplacements visant à contraindre l'usage de la voiture en ville au profit des modes doux de déplacement (TC, marche, vélo,…) comme le prévoit , trop timidement , le PDU adopté en 2005 .

1/ LA DEMANDE DE STATIONNEMENT : esquisse d'analyse

A Aix il n'existe pas, à notre connaissance, d'analyse systématique de la demande de stationnement par segment.

Nous en définirons 6 :

1. Les besoins en stationnement des résidents du centre ville et ceux de la proche périphérie.
2. Les besoins générés par les différentes activités dont l'activité économique.
3. Les besoins de l'université, les étudiants.
4. Les besoins des villages d'Aix
5. Les besoins des Zones d'Activités pour Entreprises
6. Les besoins à proximité des écoles.

Faute d'outils statistiques accessibles, notre essai d'analyse restera donc partiel, mais sans doute utile à la réflexion.

1-1 LE DEFICIT DU STATIONNEMENT RESIDENTIEL

- 1-1-1 AU CENTRE

Le stationnement résidentiel doit être normalement assuré par la construction de places de surface ou souterraines dédiées aux habitants, qu'ils soient propriétaires ou locataires, dans les immeubles ou maisons de l'agglomération, sauf au centre historique antérieur à l'apparition de l'automobile.
Le centre historique défini comme étant à l'intérieur des boulevards périphériques comporte extrêmement peu de places incluses dans les constructions; entre 700 et 800. La population qui y loge est peu consommatrice de stationnement résidentiel elle s'élève à 12.000 habitants, répartie pour 1/3 entre les étudiants, le deuxième une population âgée, le dernier 1/3 soit 4000 habitants des ménages plus jeunes dans la vie active. Ce dernier tiers correspond approximativement à 1500 logements et à 1 ou 1,5 voitures par ménage, moins qu'en périphérie.
C'est donc un déficit de stationnement entre 1500 et 2000 voitures.

- 1-1-2 EN PROCHE PERIPHERIE

La grande majorité des immeubles implantés entre 500 mètres et 2 km des limites du centre historique ont été construits entre 1960 et 1980. Ces réalisations ont accompagné le plus spectaculaire accroissement de population, 60.000 habitants, qu'ait connu Aix dans son histoire moderne. 50% de cette population loge en proche périphérie ce qui correspond à 30.000 habitants soit 10. 000 logements environ.
Il faut rappeler un fait, passé curieusement sous silence à la fois par les urbanistes locaux et par les associations de défense de l'environnement, qu'en l'absence de Plan d'Occupation des Sols jusqu'en 1984 la contrainte réglementaire en matière de stationnement était très légère. Elle conduisait dans le meilleur des cas à la construction d'à peine 1 place de stationnement par logement le plus souvent en surface et, soit dit en passant, au détriment des espaces verts.
Une voiture prévue par logement mais deux dans la réalité ou 2,5, c'est en proche périphérie un besoin de 7000 à 10.000 places de stationnement

en l'état actuel des comportements et des équipements.

TOTAL du déficit du stationnement résidentiel : 1500 + 8500 = 10.000 places minimum

A la lecture de ces chiffres, on comprend également pourquoi les petits parkings sont systématiquement occupés toute l'année par des étudiants, des riverains en mal de place, ou des personnes devant se rendre dans le centre-ville pour leur travail ou tout autre motif. Par exemple à l'Est d'Aix : les parking gratuits comme celui de Fontenaille, face au lycée Cézanne, celui d'Intermarché, ceux de la piscine et du stade Carcassonne et de la Tour d'Aygosi, les parkings aux entrées d'écoles etc.…Il en est de même aussi dans tous les quartiers de la ville.
Ces voitures en surnombre encombrent malheureusement des places emblématiques comme celle des Prêcheurs, des trottoirs trop étroits pour les piétons permettent le stationnement sur un ou deux côtés de la chaussée, des véhicules stationnés sur les trottoirs gênent les passants.
A noter aussi le grand nombre de résidences qui sont acculées à fermer désormais par des portails automatisés l'accès à leurs parkings privatifs.

- **La question du stationnement nocturne**.

Le tableau ci-dessous pointe les modalités de stationnement « nocturne » : ces données sont issues des enquêtes ménages de 1997.

« Sans surprise » c'est dans Aix que les difficultés sont importantes : 47% du parc en stationnement sur la voirie et en même temps près de 30% des véhicules en stationnement en parcs payants la nuit.

NATURE DU STATIONNEMENT LA NUIT

	stationnement interdit	garage gratuit	garage payant à charge	dans la rue gratuit	dans la rue payant à charge	parking ouvert gratuit	parking ouvert payant à charge	parking couvert à charge	Total
Aix Centre	0%	13%	28%	47%	2%	3%	3%	3%	100%
Aix périphérie	1%	50%	12%	16%	0%	20%	1%	0%	100%
CPA	1%	63%	7%	16%	0%	13%	0%	0%	100%
AMM	1%	50%	10%	22%	0%	15%	1%	0%	100%

Source enquête ménage sur l'AMM (information issue du « rapport diagnostic » page 114
CPA: Communauté du Pays d'Aix - AMM: Agglomération Métropolitaine Marseillaise

On conçoit donc, que pour faire face à ce déficit générant une énorme demande potentielle, les nouveaux parcs du Centre ville et certains en périphérie, difficiles à rentabiliser, devront être affectés pour une importante fraction au stationnement résidentiel.

En clair c'est par une politique tarifaire incitative de location à l'année ou d'amodiation d'une partie de ces emplacements ainsi que des stationnements de surface des quartiers périphériques à tarif réduit pour les habitants du quartier qu'on fera baisser les flux de circulation tout en proposant une offre de transport urbain de qualité.

1-2 L' ACTIVITE ECONOMIQUE, QUELS BESOINS ?

L'activité telle qu'évoquée recouvre l'emploi intra-muros, mais aussi la vie administrative et judiciaire, la vie culturelle et scolaire, le tourisme, le commerce.
Pas de statistiques fiables à part le nombre d'actifs venant travailler à Aix et le nombre d'Aixois travaillant à l'extérieur ni de méthodes éprouvées pour chiffrer les besoins hormis l'activité commerciale. Dans ce dernier domaine, en effet, les spécialistes de l'implantation des commerces sont sans doute capables d'estimer les besoins en stationnement en fonction des surfaces réelles de vente.

Il serait intéressant que la Ville associée à la CPA, s'attachent à connaître le nombre approximatif de places de stationnement, en centre-ville et à la périphérie, qu'appellent ces activités.

Ainsi serait évitée ou tranchée la polémique à propos des nouveaux parcs de Sextius Mirabeau entre les tenants d'une doctrine réduisant les véhicules de la ville, voyant dans ces parkings des aspirateurs à voitures et la municipalité actuelle, désireuse d'améliorer l'offre au cœur de la ville (mais au profit de qui ?) de façon tellement empirique que toute discussion devient irrationnelle.

1-3 L'UNIVERSITE, LES ETUDIANTS, QUELLE DEMANDE ?

Nous ne disposons dans ce domaine, comme dans le précédent, d'aucun chiffre fiable concernant la demande réelle des étudiants:

- Ceux résidant à Aix, estimation:
  - 2.000 aixois environ.
  - 15.000 logeant chez l'habitant.
  - 7.000 en résidence universitaire.
- Ceux venant de l'extérieur chaque jour ou plusieurs fois par semaine: estimation 10.000.

Force est de constater que la demande croit sans cesse et il est illusoire d'imaginer que l'offre pourra toujours répondre à cette demande croissante. Actuellement existe une pénible confrontation entre riverains et étudiants qui, pour le moment, ne décourage pas les étudiants mais pourrait à terme provoquer une désaffection puisque le nombre de ceux ci a diminué de 4% en 2006.

Pour répondre à cette demande massive journalière, la Fédération des CIQ et les Associations préconisent de concentrer le stationnement estudiantin dans 2 grands parcs"Krypton bis" au Sud de l'autoroute, reliés bien entendu au centre par des navettes gratuites et des passerelles pour piétons et vélos. Il s'agit là de bon sens et de réflexe de survie !
Pour les étudiants résidant sur Aix, qui ont de plus en plus de véhicules stationnant à la semaine voire au mois, l' inutilisation des parkings éloignés comme celui des 3 Bons Dieux pourrait être un moyen de leur proposer une solution. Un minimum de sécurité serait mis en place en contrepartie d'une tarification de longue durée intéressante. Le traitement des véhicules ventouses pourrait s'inscrire dans ce type d'actions.

1- 4 LES HABITANTS DES VILLAGES D'AIX

Les Milles, Luynes, Puyricard, Coutheron, la Duranne doivent pouvoir bénéficier eux aussi :

- d'une circulation apaisée (vitesse 30) et d'une voirie partagée dans leurs îlots d'habitation et au centre du village ;
- de Transports en Commun performants vers Aix, les autres villages et les ZAE
- d'une séparation, au maximum du possible, entre les voies de transit et la voirie interne

Pour y parvenir il faudra envisager les mesures suivantes:

- les stationnements de surface, en bordure de voirie, devront être limités, au bénéfice des riverains.
- des parkings « de persuasion » devront être créés ou développés à la périphérie des villages pour favoriser l'accès à pied au centre.
- prés des gares et des entrées d'autoroutes, des parcs relais devront faciliter le transfert des automobilistes des campagnes vers les TC.

1-5 POUR LES USAGERS DES ZONES D' ACTIVITES POUR ENTREPRISES

Zones de la Pioline; 3000 emplois, des Milles; 19.000, de l'Arbois; 3000 et de Rousset, supérieur à 10.000 :
Dans ces pôles d'activités, aujourd'hui prévus uniquement pour la voiture et déjà très encombrés, il faut envisager :

- des TC (trains et bus) nombreux et adaptés aux besoins des entreprises et de leurs personnels en provenance des 34 communes de la CPA, éventuellement transitant par un des pôles d'échanges du Pays d'Aix
- des navettes bues internes fréquentes
- des vélos à disposition
- des trottoirs réellement réservés aux piétons
- des Parkings « de persuasion » pour les voitures particulières

Dans ces conditions, une densification des bâtiments industriels et commerciaux pourrait être envisagée dans ces ZAE pour économiser du foncier et diminuer les déplacements ;
Pour ces ZAE, le PDU a prévu des PDE (Plans de déplacement d'Entreprises) qu'il faudrait appliquer,

par groupes d'entreprises ou par pôles d'activités ;

1-6 LE STATIONNEMENT PRES DES ECOLES

Il ne doit pas être oublié ; Il pose en effet de graves problèmes de sécurité et de circulation pour les enfants comme pour les riverains.
Il faut inciter les parents et les enfants à marcher ou à venir à l'école en vélo, sur des itinéraires sécurisés : des opérations Pédibus et Vélobus sont prévues dans le PDU mais non réalisées.
Partout où c'est possible, il faut réserver, dans un rayon de 200 ou 300 mètres autour de l'école, des espaces temporaires de stationnement à partir desquels les enfants, éventuellement accompagnés de leurs parents pour les plus jeunes, pourront rejoindre l'école à pied sur un parcours sécurisé et surveillé : cela permettrait aux parents et aux enfants de découvrir l'espace urbain par une pédagogie de la marche en ville (sécurité et parkings seraient assurés par la police municipale et les parents d'élèves).

2 / QUELLES SOLUTIONS ?

2-1 QUATRE TYPES DE STATIONNEMENT:

- ⇒ Les parkings de centre ville souterrains.
- ⇒ Le stationnement de surface le long des voies.
- ⇒ Les parkings de persuasion proche du centre, accessible à pied ou avec navette.
  (concept ambigu : même vocable pour Carcassonne en centre-ville et celui des 3 Bons Dieux situé vers St Marc)
- ⇒ Les parkings relais périphériques gardiennés, payants 2 € par jour avec navette gratuite, y compris pour les passagers du véhicule, reliant le parc au centre ville.

2-2 DES CHIFFRES :

2-2-1 • Les parkings du centre ville souterrains :

Le centre ville dispose actuellement de huit parkings souterrains payants :

du No rd vers le Sud : Les parkings	places	
Pasteur	650	
Signoret	300	
Bellegarde	340	
Cardeurs	125	
Rotonde	1800	
Mignet	500	+ 350 en 2008
Carnot	675	
Méjanes	800	
Total JUIN 2007	5190	

En cours de travaux le parking de la Polyclinique Rambot : + 300 en 2008

Au cours des deux dernières années et jusqu'en 2008 le nombre des places de stationnement aura doublé. Les parcs souterrains du centre ville offriront fin 2008 près de 5800 places et les 250 du parc aérien Carcassonne qui peut être assimilé à un Parking de centre-ville.

2-2-2 • Le stationnement de surface :

3400 places avec ou sans horodateur. Leur nombre est appelé à se réduire fortement si on veut un centre-ville apaisé grâce à une voirie partagée et des modes doux de déplacement.

2-2-3 • Les parkings de persuasion : peu digne de ce nom et d'ailleurs concept contestable:

Le parking des Trois Bons Dieux de 165 places, à la sortie d'Aix vers Saint Marc-Jaumegarde sur la CD 10, pourra peut être devenir efficace le jour où la voiture sera d'avantage contrainte en centre ville.
Il en sera de même pour le parking Fontenaille à requalifier et le parking Mouret.

2-2-4 • Les parkings relais périphériques:

Ils relèvent de la compétence de la CPA.
Le Krypton, Arc de Meyran : 300 places
Les Hauts de Brunet : 366 places

3/ EN PROJET :

D'autres parcs de stationnement font l'objet d'étude à plus ou moins long terme pour la période 2008-2010. La municipalité après des annonces de réalisation et de délais pour leur mise en service se rétracte pour diverses raisons ou abandonne parfois le projet. Nous citerons les parkings dont les projets sont encore mal définis :

Thurmel, route des Alpes
Palette, les trois Sautets.
La Calade, N7, au Nord.
Le Cannet de Meyreuil à l'Est.
La Thumine, à l'ouest.
Avenue Sainte Victoire sous le stade handisport.
Malacrida - Gendarmerie

Devraient s'y ajouter au moins 2 parcs relais au

sud de l'autoroute et peut-être un doublement de capacité du Krypton ?

4 LA QUALITE DE L'OFFRE : exemple de critique

Offrir des places en quantité n'est pas suffisant. Il va de soi que d'autres éléments d'appréciation doivent intervenir également.

- la fonctionnalité de chacun des parcs : les accès, la sécurité, facilité de circulation à l'intérieur du parc, parking à cycles.
- dispositifs de mise à disposition de vélos en libre service (5,5 millions d'utilisateurs à Lyon en 2006 !)
- localisation géographique.
- tarification permettant la double action de dissuasion et de persuasion adaptée à différents types d'usagers.

Un exemple récent : Le parking des Trois Bons Dieux (sortie de ville sur CD 10 vers St Marc)

Nous admettons bien volontiers qu'il est en général difficile de dénicher miraculeusement le foncier nécessaire à l'implantation de tel ou tel parking, mais il faut peut-être écouter un peu plus les CIQ lorsqu'ils émettent des avis de bon sens sur les emplacements proposés par la Municipalité.
C'est ainsi que le parking des Trois bons Dieux conçu et exécuté pour un coût foncier non négligeable, dans une étonnante urgence au printemps 2006 et malgré l'avis réservé des CIQ, reste aujourd'hui vide à 99%. Il ne remplit pour l'instant aucun rôle dissuasif que la ville pensait lui assigner. Autres facteurs discordants, les parkings de la Polyclinique Rambot et Carcassonne, très attractifs, qui détourneront les automobilistes provenant de St Marc, Vauvenargues et une grande part de la RN 7. Dans le cas d'une faible occupation, le parc des Trois Bons Dieux serait un gâchis consommant un espace précieux dans un environnement qui aurait dû être préservé !
On le voit tout cela manque parfois de cohérence et il n'est pas souhaitable que de telles aberrations se reproduisent à l'avenir par manque de réflexion.

5/ LES EFFETS DE CETTE OFFRE NOUVELLE DE STATIONNEMENT.

Les CIQ aixois ont toujours souligné depuis une douzaine d'années la faiblesse de l'offre de stationnement à la périphérie de l'agglomération aixoise. Aucune politique ni projet d'envergure n'a vu le jour jusqu'en 2003, date de l'ouverture du premier parc relais du Krypton.
Celui ci a démarré péniblement mais quatre années après ce parc affiche maintenant un bon taux de remplissage de 250 véhicules chaque jour. Le coût est particulièrement attractif à deux euros par jour correspondant à une heure de stationnement au centre ville et la navette gratuite.
Certains projets sont retardés par des acquisitions foncières complexes. Leurs réalisations sont parfois adossées à des opérations immobilières et à un financement qui doit être approuvé par la Communauté du Pays d'Aix.

5-1 La reconquête de l'espace public.

Ces parcs de stationnement auront pour conséquence ou seront le corollaire d'une forte réduction du stationnement de surface dans le centre ville avec extension des zones piétonnes et des voiries partagées. C'est le souhait des CIQ, des associations d'usagers et de la population aixoise.
Exemple:
La rue du Maréchal Joffre refaite en 2006 a vu le stationnement éradiqué. La Municipalité actuelle ne parle t-elle pas d'étendre la piétonisation des voies au quartier Mazarin ou même de supprimer la circulation sur le Cours Mirabeau?
Cette réduction rapide du stationnement de surface est souhaitable à plus d'un titre:
Réduction de la pollution, réduction des coûts d'entretien de la voirie, amélioration de la sécurité et de l'agrément de vie, développement des modes doux de déplacement…
C'est la solution adoptée, comme partout en Europe, afin de retrouver le plaisir de parcourir notre ville à pied ou par des moyens non polluants de transport.

5-2 Une politique en partie contradictoire.

Bon nombre de CIQ et d'associations diverses ont relevé la contradiction entre une politique de parcs relais chargée de retenir, de stocker à l'extérieur de l'agglomération les véhicules et une offre très importante de stationnement prévue demain au centre ville.
N'avait-on pas, au vu des recommandations du PDU, obligation de freiner, voire de réduire la circulation vers le centre ville et même la circulation tout court ?

Cette contradiction n'est qu'apparente, comme développé plus haut dans la présentation si le stationnement de surface est fortement réduit et si une partie importante des Parkings souterrains est attribuée aux habitants du centre-ville.

La tarification du stationnement est évidemment un paramètre qui jouera un grand rôle dans le choix, la fréquentation et le remplissage des différents parcs de stationnement.

5-3 Le malaise des commerçants.

L'offre de stationnement devenue confortable pour le consommateur, les commerçants ne pourra plus faire valoir la pénurie de place pour se plaindre de la dégradation de leur chiffre d'affaire. A ce sujet d'autres facteurs plus spécifiques attachés à ces activités marchandes sont certainement à prendre en considération.

5-4 Incidences sur les flux de circulation.

Au cours de multiples réunions, entre CIQ ou avec les responsables de la Municipalité, des hypothèses concernant la fréquentation des parcs relais, le nombre, la motivation des futurs utilisateurs ainsi que l'incidence sur le trafic automobile, s'échafaudent sans qu'il soit possible d'en vérifier le bien fondé. Dans les discussions courantes, une erreur des plus répandues consiste à considérer comme acquis le fait que les automobilistes résidant dans la banlieue aixoise occuperont sans sourciller les places de stationnement mises à leur disposition dans les parcs relais proches de leurs habitations. La réalité risque d'être plus déroutante car l'automobiliste est confronté à deux types de contraintes.

- Celles concernant le trajet lui-même ; sa longueur, sa durée, la fluidité du trafic.
- Celles liées spécifiquement au stationnement du véhicule ; son coût, sa commodité d'accès, sa proximité avec le lieu de destination.

De ce fait il est à craindre que l'incidence des nouvelles facilités de stationnement en tout lieu de la ville apporte des surprises et il paraît difficile, à ce jour, d'évaluer raisonnablement ses répercussions sur les flux de circulation dans nos quartiers et la réelle fréquentation des parcs.

6/ LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'offre, le coût, la qualité et la fréquence des transports en commun proposés aux habitants sont des facteurs incontournables pour réduire la circulation, le stationnement ainsi que les pollutions urbaines. Au cours des cinq dernières années le taux de fréquentation des transports en commun dans la Communauté du Pays d'Aix a augmenté de 51% et devient un des meilleurs de France mais la fréquentation interne à la ville d' Aix n'a pas cru dans les mêmes proportions (10%), souvent parce que l'offre est insuffisante. L'augmentation du coût des carburants ne fera qu'accentuer cette bénéfique évolution.

7/ LES MOTOS ET DEUX ROUES MOTORISES

Au niveau de la reconquête de l'espace public il est nécessaire de traiter la moto en grande partie comme la voiture. Les trottoirs, les places publiques sont de plus en plus inondés de motos qui empêchent les poussettes d'enfants, les personnes âgées et les handicapés de circuler simplement et sans danger. La moto doit être par incitation, puis par contrainte si nécessaire, obligée de se soumettre à l'utilisation des parkings. Une tarification incitative doit être proposée (1/3 de la voiture par ex).
Les emplacements de stationnement de surface pourraient être redéployés en partie au profit des motos et scooters et surtout des vélos sous la réserve que toute moto immatriculée soit soumise au stationnement payant. Le développement des transports doux exige qu'une multiplication des espaces dédiés aux vélos (voire aux scooters) soit organisée. L'implantation des vélos Decaux a permis curieusement et facilement de trouver de nombreux espaces dédiés à ce type de vélos, à l'image de cette opération il convient de réserver de très nombreux nouveaux emplacements.

8/ POUR CONCLURE

Le problème du stationnement à Aix ne peut être résolu en tentant d'ajuster l'offre à la demande qui augmente avec la population et le nombre croissant de voitures par ménage qu'il faudrait réduire. Il doit être repensé à la lumière de la loi et des objectifs, encore trop timides du PDU, c'est-à-dire dans l'optique d'une diminution volontaire de la place de la voiture en ville au profit des modes doux de déplacement. Le stationnement en ville doit donc diminuer progressivement, et dans un premier temps le stationnement de surface.

L'endiguement de la voiture sera certes progressif, pour s'inspirer des exemples d'autres villes françaises et européennes: Par exemple en Allemagne certaines villes limitent 0,75 place de parking par logement. Dans le court terme il faut certes ajuster et gérer au mieux les difficultés les plus criantes comme le stationnement étudiant

dans les quartiers périphériques mais en aucun cas on ne peut continuer à accroître le nombre de stationnements en centre-ville, au sens large du terme.

Faute d'une analyse de la demande et d'une projection réaliste tenant compte des projets des transports en commun, la municipalité actuelle saisit toutes les opportunités foncières pour créer de nouvelles places de stationnement au centre-ville. A l'évidence il manque en amont, comme nous l'avons dit dans le premier paragraphe, des études statistiques sur les besoins en stationnement selon les secteurs d'activité qui permettraient d'anticiper et de savoir si l'offre équilibrera bien la demande.

On ne saura qu'empiriquement et que vaguement quel est l'effet de telle composante de la demande. Il faudra évidemment beaucoup de temps pour pouvoir établir les premiers bilans, puisque dans les prochaines années viendront s'ajouter de nombreux paramètres nouveaux, comme la construction de la nouvelle gare routière, l'amélioration des transports en commun ou la montée en régime de l'ensemble des commerces de Sextius Mirabeau et l'ouverture de 3000 places de parkings souterrains !

Une étude sérieuse du changement des habitudes des automobilistes ne pourra véritablement s'opérer qu'après toutes ces réalisations.
Rappelons en outre que le succès d'une politique de stationnement passe par une réelle concertation avec les habitants, associations et CIQ, c'est ce qui ressort de toutes les études réalisées en France et en Europe. A Aix la concertation sur le sujet est très déficiente et reste plus que jamais nécessaire pour articuler efficacement tous les paramètres d'une politique qui doit réussir dans le domaine du stationnement.

AIX est, paradoxalement, une ville parmi les mieux équipées en stationnement alors que la circulation continue à poser des problèmes :

- les parkings de centre ville sont en surnombre apparent ; ils doivent être réorientés en faveur des résidents ;
- les stationnements de surface doivent être réduits à la faveur de la piétonisation du centre-ville qui n'a pas progressé depuis 6 ans et d'une reconquête de l'espace public ;
- les parkings relais et de dissuasion sont à développer, notamment en réalisant un grand parking « Krypton -bis », indispensable pour les étudiants ;
- les CIQ et les Associations doivent être entendus et écoutés, afin d'éviter le développement de parkings inadaptés ou inutilisés et établir une cohérence des tarifs proposés.

Les réseaux de transport en commun

Des flux maîtrisés, des infrastructures de Transports en Commun adaptées et un réseau de transports plurimodal pour des déplacements apaisés en Pays d'AIX

Sommaire :

1/ Etat des lieux : AIX et les grands axes de déplacement bientôt paralysés.

2/ Principes et objectifs : accroître la part modale (en %) des Transports en Commun ou limiter, en chiffres absolus, le trafic des voitures.

3/ Comment limiter le trafic des voitures à son niveau actuel.

A/ Dans le long terme : Achèvement du réseau multimodal et intermodal sur les 2 grands axes nord-sud et est-ouest

B/ A moyen terme : créer le barreau ferré entre les Milles et Valabre et poursuivre la construction de Pôles d'échanges et de parkings relais

C/ Dans le court terme : les bus mode privilégié

Conclusion : ce réseau multimodal devrait servir de trame à tout futur aménagement urbain dans le Pays d'Aix

La mise en place du PDU en 2005, ses premiers résultats bien décevants, l'ouverture de 3000 places de parking supplémentaires dans le centre d'Aix, le projet inquiétant de la CPA et de la Mairie d'une gare routière unique à Aix nous conduisent à repenser les objectifs du PDU et, donc, des moyens nécessaires en terme d'infrastructures et de réseau plurimodal de Transports en Commun en Pays d'Aix.

Alors que la progression constatée du trafic des bus depuis 5 ans(+ 50% dans la CPA) atteste d'un début de changement dans les comportements individuels , confirmé aussi par la baisse de fréquentation des Parkings souterrains du centre-ville depuis 2 ans, on ne peut qu'être inquiets par l'ouverture prochaine de 3000 places de parking supplémentaires dans le centre d'Aix (à Sextius-Mirabeau, Mignet , Carcassonne et Rambot) soit une augmentation de l'offre de plus de 50%.

Ceci ne risque-t-il pas de provoquer une nouvelle aspiration de voitures jusqu'au centre d'Aix aux détriments des Transports en Commun, (d'autant que la ligne ferrée Aix-Marseille vient de fermer pour 2 ans), et des parkings périphériques (Krypton et Hts de Brunet) ?

Pour éviter, ou limiter, ce risque, <u>plusieurs mesures, à court, à moyen et à long terme, devraient être prises par la Mairie et par la CPA :</u>

- à court terme : **contraindre la voiture** en réduisant la capacité des voies, en diminuant très fortement le stationnement de surface, en réservant un grand nombre de places des Parkings souterrains aux résidents du centre d'Aix , aux utilisateurs d'Auto-Partage et en orientant « les visiteurs extérieurs » et les étudiants vers les Parkings périphériques qu'il convient de multiplier rapidement (cf. chapitres sur le Stationnement et sur la Circulation)

- à court, à moyen et long terme, doit être pensée, concertée et programmée la mise en place par étapes **d'un véritable réseau de transports plurimodal sur Aix et le Pays d'Aix** , d'ailleurs esquissé dans le PDU mais trop timoré et sans calendrier d'exécution ni plan de financement.

1/ Etat des lieux : AIX et les grands axes de déplacement bientôt paralysés

Depuis 1960**, l'éclatement des lieux d'habitat** s'est amplifié autour d'Aix et de Marseille (qui a vu sa population diminuer jusqu'en1998). Ainsi 33 communes de la CPA logent plus de 220 000 habitants autour de la ville d'Aix : c'est la conséquence de la politique du « tout voiture ». L'amélioration constante de toutes les voiries a permis de couvrir des distances quotidiennes toujours plus grandes dans des temps de parcours qui ne se sont guère modifiés depuis 50 ans.

Ainsi le trafic automobile quotidien a été accru par cet étalement urbain et par l'augmentation de la population régionale ; mais aussi par la féminisation de la population active, si bien qu'aujourd'hui la moyenne des Voitures Particulières par ménage approche les 2,5 (ou 1,5 ?), une des plus élevées de France. Les flux de déplacements croissent en moyenne de plus de 2% par an, avec un total quotidien en 2003 de 1 310 000 déplacements pour les habitants du pays d'Aix dont 66% (858 000) en voiture et 101 000 seulement (7%) en TC (cf. tableau ci-dessous). Les **lieux de travail et les commerces** se sont développés et concentrés sur quelques zones, du nord au sud : Cadarache, Aix, les Milles, Rousset, Plan de Campagne, Vitrolles et Marseille, accessoirement Aubagne (les flux internes à la CPA formant les 2/3 du total).

Ainsi, les flux des migrations alternantes ont été canalisés par les obstacles naturels du Pays d'Aix (relief, Durance, étang de Berre) **sur quelques sillons** où se côtoient les différents modes de transport :

- un **axe nord-sud,** de la Durance vers Aix, les Milles, se divisant en 2 tronçons vers Plan de Campagne et Marseille d'une part, vers la gare TGV et Vitrolles d'autre part., en utilisant principalement l'autoroute A51, la voie ferrée Manosque-Marseille et la RD9. Cet axe est régulièrement paralysé aux heures de pointe aux approches d'Aix et de Marseille ; D'autre part, la ligne ferrée Aix-Marseille est fermée pour 2 ans à cause des travaux qui n'apporteront que peu d'amélioration aux déplacements des aixois (1 train supplémentaire aux heures de pointe et, peut-être une meilleure régularité) comme le reconnaît le Conseil de développement du Pays d'Aix.
-
- **2axes ouest est**, de Lambesc et Salon vers Aix par l'A8 et la RN7 et de Berre vers Aix par la RD65, se prolongeant à l'est vers la Hte Vallée de l'Arc (par l'A8,la RN 7 et la
- RD6). Ces 2 axes commencent eux aussi à être saturés aux entrées d'Aix et sur la RD6.
- **Les** projections à 10 ans effectuées par la CPA (cf. doc du PDU) montrent bien l'ambiguïté et les insuffisances du PDU adopté par la CPA en 2005 :

Modes	En 2003		En 2013		En 2013		En 2013	
			Si rien n'est fait		Projet du PDU		Proposition ADAVA	
	Total/jour	%	Total/jour	%	Total/jour	%	Total/jour	%
TC train	5.000		5.000 ?		?		15.000	
TC Bus	96.000		101.000 ?		?		220.000	
Total	101.000	7%	106.000	6%	155.650	10 %	235.000	15 %
Différence			+ 5.000		+ 54.000		+ 124.000	
Voitures particulières	858.000	66%	986.000 ou 1.059.000	67%	937.400	59 %	858.000	54 %
Différence			+ 201.000		+ 80.000		0	
Total mécanisé	959.000		1.163.000		1.093.000		1.093.000	
Vélo	26.000	2%	31.000	2%	60.000	4 %	60.000	4%
Marche à pied	325.000	25%	390.000	25%	416.000	27 %	416.000	27 %
TOTAL	1.310.000		1.569.000		1.569.000		1.569.000	
Différence			**+ 259.000**		**+ 259.000**		**+ 259.000**	

Le scénario « si rien n'est fait » donne un chiffre de 106 000 déplacements quotidiens par TC (6% d'accroissement en 10 ans) assez vraisemblable.

Les parts du vélo et de la marche n'ont pas de raison de croître, naturellement, de plus de 2% par an en moyenne, soit +20% en 10 ans : vélos : 31.000 / jour – marche : 390.000 / jour

C'est pourquoi le chiffre de 986 000 voitures/jour annoncé pour 2013 parait encore optimiste **: le résultat devrait dépasser les 1.000.000/jour, plus vraisemblablement 1.059.000 , soit 67% du trafic contre 66% en 2003** si le total indiqué par la CPA est exact : 1.569.000 déplacements/jour en 2013 ? Dans ces conditions, la paralysie totale de l'autoroute A8 aux heures de pointe est prévisible, y compris pour les bus.

2/ Principes et objectifs : (cf. tableau ci-dessus) :

Pour la CPA : accroître la part modale(%) des TC
Pour l'ADAVA et les CIQ : limiter la voiture au chiffre de 2003 pour espérer la diminuer ensuite (en chiffres absolus)

1/ dans le PDU adopté, l'objectif affiché du scénario 2, qui a été retenu par la CPA, consiste à accroître la part modale des Transports en Commun de 7 à 10% en 10 ans, de la marche de 25 à 27% et le vélo de 2 à 4% ; Ainsi la part de la voiture serait « réduite » de 66 à 59% . C'est mieux que rien disent les optimistes. N**ous estimons cet objectif insuffisant et contraire à la loi.**

2/ Pour nous, associations, comme pour beaucoup d'aixois, **il faut impérativement stopper la progression du nombre de voitures** sur les routes et en ville. C'est pourquoi nous demandons depuis plusieurs années que l'objectif du nombre de déplacements quotidiens en voiture soit maintenu à son chiffre de 2003 comme le

prévoyait le scénario 3 qui, malheureusement, n'a pas été retenu par la CPA : 858 000/jour, ce qui est déjà énorme et provoque la saturation des grands axes et des centres-villes aux heures de pointe.

Ainsi, en 2013, si le nombre de déplacements en VELO double(à 4%) et que la MARCHE progresse de 25 à 27%), et si on veut plafonner les déplacements en Voiture Particulière à 858 000/jour, soit une part modale de 54%, **il faudra prévoir et se donner les moyens de transporter plus de 235 000 voyageurs/jour dans les TC, c'est-à-dire faire en sorte que tout l'accroissement en 10 ans du nombre des déplacements motorisés(124 000) soit pris en charge par les trains ou les bus, soit une augmentation de 130%.**

La part modale des TC serait alors de 15% (au lieu de 7% en 2003). **C'est possible en le voulant**. Cet objectif n'est ni utopique ni inatteignable si on considère la progression récente enregistrée par les bus, tant de la CPA que par la Régie Départementale sur Aix-Marseille alors qu'aucun investissement important n'a été réalisé sur la voirie pour favoriser le déplacement des bus . Une seule condition :que les collectivités concernées, à commencer par la CPA, en aient la volonté politique. Qu'elles se donnent les moyens de mettre en place, à court, à moyen et à long terme un véritable réseau de Transports en Commun et orientent le développement de l'urbanisation autour des axes desservis sous des formes qui favorisent les autres modes de déplacement que la voiture, sans offrir de nouvelles facilités de circulation ou de stationnement aux automobilistes.

3/ Comment limiter le trafic des voitures à son niveau actuel et développer le réseau de Transports en Commun.

L'ADAVA propose depuis 2003, avant même la concertation du PDU, la mise en place d'un schéma directeur d'un Réseau de Transports multimodal et intermodal à réaliser par tranches, en fonction des possibilités financières, mais en en faisant une priorité et un préalable de l'Aménagement du Pays d'Aix, surtout avec l'installation programmée d'ITER à Cadarache.

A/ Dans le long terme, avec des étapes programmées, devrait être aménagé le réseau multimodal et intermodal sur les 2 grands axes :

un RER ferré sud nord (à double voie et électrifié) Marseille- Gardanne-Aix (via la ZAE des Milles dans un sens, via les Facultés et Luynes dans l'autre sens) – Pertuis et Cadarache, se poursuivant ultérieurement jusqu'à Manosque. Le « barreau » entre Luynes et les Milles permettra aussi de desservir rapidement le Lycée international, la prison, la ZAE et les futures urbanisations autour de Luynes, les Milles et la Duranne.

Un axe ferré ouest est utilisant la ligne de Rognac à Aix (qui devrait et pourrait être rouverte rapidement à peu de frais puisque les trains de Briançon à Marseille ont été déviés par cette voie depuis décembre 2006), en reliant la gare TGV de l'Arbois à cette voie au niveau des Milles.

A moyen terme, cet axe se poursuivra, via Gardanne, jusqu'à Trets pour desservir la ZAE de Peynier-Rousset-Fuveau et les communes résidentielles de la Hte Vallée de l'Arc. Ceci évitera d'avoir à doubler à 2x2 voies la RD6 qui commence à être saturée.
L'articulation des 2 voies N-S et E-O permettra de créer une « petite ceinture » ferrée de la partie sud de la commune d'Aix (comme nous l'avions baptisée en 2003), à sens unique dans un 1er temps et desservant 9 gares à partir d'Aix : Facultés, Luynes, Lycée international, la prison, la ZAE, les Milles, la Pioline, Vasarely (ou hameau de Martely), et Encagnane.

Ces 2 axes ferrés complèteront et seront articulés (par les pôles d'échanges) avec le réseau routier et autoroutier existant qui n'aura pas à être modifié(en dehors de quelques points noirs à résorber comme le raccordement entre les 2 autoroutes à Aix) et continuera de s'appuyer sur les 2 autoroutes, la RN7, la RD10, la RD9 et la RD6.

A l'horizon de 20 ans, le trafic automobile pourrait ainsi être inférieur à son niveau de 2003 (800 000 ?) grâce à des TC performants, tant ferrés (plus de 50 000 par jour) que routiers (250 000 par jour ?)

Les pôles d'échanges faciliteront l'inter modalité avec des Parkings suffisants et des couloirs de bus jusqu'aux entrées d'Aix, le long des autoroutes et des RD6 et RD9.
Ce réseau du Pays d'Aix ne sera efficace que si les approches, les entrées d'Aix et de Marseille sont traitées de façon à dissuader les voitures Particulières, avec des parkings périphériques nombreux destinés notamment aux usagers n'ayant pas de TC commode prés de leur domicile, avec un stationnement de surface restreint et sévèrement règlementé dans Aix et des TC internes à la ville plus nombreux et rapides(cf. chapitres sur le Stationnement et sur la Circulation).

Le chiffrage précis du coût de ce réseau a débuté : environ **1 milliard € plus le doublement partiel et l'électrification de la voie entre Gardanne et Cadarache, soit un total de l'ordre de 1,5 milliard €.** Est-ce impossible à programmer quand on connaît les enjeux et les problèmes de circulation actuels ? alors que l'Etat et les collectivités locales, dont la CPA, s'apprêtent à investir plus de 6 milliards€ sur la LGV Aix-Nice via Marseille et Toulon, pour gagner 20 ou 25 minutes de trajet entre Paris et Nice (cf. note)

B/ A moyen terme (2013 ou 2015), dans le même temps où tous les Pôles d'échanges seront achevés, la réalisation des 2 axes ferrés, inscrits dans le PDU, doit être préparée et programmée sans retard. Le plus urgent, et donc le 1er grand équipement à réaliser, est le tronçon manquant, **« le barreau » de 4km entre les Milles et Luynes.**

Sa création permettrait de résoudre à la fois le doublement de la voie ferrée Marseille-Gardanne jusqu'à Aix et d'autre part la continuité de l'axe ouest est : Rognac - gare TGV - Gardanne - Trets.

Les études de localisation ont été achevées au Conseil Général. Le tracé devrait impérativement être choisi sans retard par une décision de tous les partenaires (SFR, SNCF, Conseil Régional, Conseil Général et CPA) ; les acquisitions foncières entreprises ainsi que les enquêtes publiques. Ce projet **doit être inscrit au prochain Contrat d'Objectifs avec l'Etat.**
Pour y parvenir, la CPA et la ville d'AIX doivent se mobiliser et s'investir fortement dans ce projet qui s'inscrit dans le cadre des liaisons futures entre ITER, AIX et MARSEILLE. A ce titre, **les 75 millions € votés par la CPA au profit d'ITER** devraient être fléchés sur ce projet d'utilité à la fois locale, régionale et internationale.

Les 2 lignes ferrées Rognac-Aix et Gardanne-Trets (à rouvrir rapidement) seraient alors reliées efficacement entre elles, assurant une continuité d'ouest en est. Le trafic ferré pourrait alors tripler, soit un minimum de 15 000 déplacements quotidiens grâce à leurs liaisons avec tous les pôles d'échanges qui seraient alors construits et en service
Les 2 gares d'Aix Centre et d'Aix- périphérie devraient alors être achevées.

C/ Dans le court terme :

les BUS seront le mode privilégié, le plus efficace, et d'ailleurs le seul possible car les infrastructures existent. L'augmentation récente du trafic de 50% des bus de la CPA et de la Régie Départementale montre que c'est possible. Son développement continu permettra de contenir le nombre de voitures sur les routes car un bus économise 50 voitures, 500m d'espace en ville et plus de 2km sur autoroute ; même si, pendant 2 ans, la circulation routière et surtout autoroutière sera augmentée d'une centaine de bus par jour en remplacement des trains d'Aix-Marseille. Ceci implique :

d'augmenter le nombre de lignes et les fréquences, de mieux coordonner tous les organisateurs de transport en créant un **Syndicat Départemental des TC.**
Sur l'autoroute Aix-Marseille, **un couloir dédié aux TC devrait rapidement être ouvert,** si la dégradation des conditions de circulation pénalise de plus en plus les lignes interurbaines qui l'empruntent, par

exemple sur la 4eme voie de secours partout où c'est possible, ainsi que ceci a été expérimenté à Grenoble et comme l'envisagent les études du Conseil Général des BDR.
Dans les secteurs où les voies d'accès aux zones denses sont congestionnées, des voies réservées aux Transports en Commun doivent être aménagées. L'implantation de ces voies réservées doit être définie dans les secteurs périphériques où la circulation automobile doit être retenue afin d'éviter l'engorgement et l'aggravation de la pollution atmosphérique des zones denses.
Des pôles d'échanges, avec de grands parkings pour voitures et gardiennage des vélos, doivent être construits là où il est possible d'inciter les automobilistes à prendre un TC pour rentrer dans Aix, aller à Marseille ou se rendre dans une zone d'activités ou à la gare TGV.

Ces pôles d'échanges , pivots du futur réseau multimodal, devront être judicieusement choisis pour se trouver, demain, aux futurs croisements des routes et autoroutes actuelles avec les futures voies ferrées rouvertes, modernisées ou créées, sur les grands axes de déplacement : du nord au sud du Pays d'Aix 13 devraient être prévus (et non pas 5 comme prévoit la CPA) : Pertuis, Venelles, Puyricard, la Calade, Aix centre et Aix périphérie, les Milles, Trets, Rousset, Gardanne, Plan de Campagne, la gare de l'Arbois et Vitrolles.

A partir de ces pôles d'échanges, des bus, circulant, si possible, dans des couloirs dédiés, transporteraient rapidement les voyageurs vers Aix, Marseille et les ZAE. Dans ce schéma, les implantations des gares routières d'Aix sont primordiales car elles devront répondre aux besoins futurs du Pays d'Aix et d'Aix même, sans envahir la ville, et être articulées aux gares SNCF actuelle et future.(cf. chapitre sur les gares d'Aix).

Enfin, dés à présent, car ceci n'est pas contradictoire avec la localisation des gares d'Aix, les deux lignes ferrées Aix-Rognac et Gardanne-Trets devraient être rouvertes rapidement au trafic voyageurs pour diminuer un peu le trafic routier est-ouest.
De même, la ligne ferrée Aix-Marseille, lorsqu'elle sera rouverte à l'horizon 2009, pourrait devenir plus efficace si la halte des facultés des Fenouillères était rapidement construite ainsi qu'un vaste Parking de « persuasion » dans les quartiers nord de Marseille, peut-être à St Antoine, à côté de la future gare modernisée : ainsi, une partie du trafic pendulaire des étudiants de Marseille pourrait-il être dévié de la route vers le train.

En conclusion, la réalisation de ce réseau intermodal, à l'horizon 2020 (?) ou 2030 devrait alors permettre non seulement de stabiliser la circulation automobile à son niveau de 2003 mais aussi de la réduire progressivement en chiffres absolus, cf. à la loi, grâce à une offre variée et attrayante de moyens de transport en commun, une volonté politique de contraindre la voiture, s'accompagnant d'une mutation dans les comportements des usagers.
Enfin, ce réseau intermodal pourrait, et devrait, servir **de trame à tout futur aménagement urbain dans le Pays d'Aix** : ainsi les PLU, en cours d'élaboration, devraient-ils retenir ce réseau comme critère principal de localisation des futures urbanisations, tant en logements qu'en activités économiques et culturelles.
Le Pays d'Aix se donnerait ainsi, à long terme, les moyens de maîtriser harmonieusement son développement par des déplacements apaisés.

Note : Rappelons que les associations d'usagers du Pays d'Aix (cf. contributions de l'ADAVA et du Conseil de Développement de la CPA) sont favorables au projet d'une LGV Aix-Nice par l'arrière-pays, permettant de libérer des sillons de transport ferroviaire sur la ligne Marseille-Toulon-Nice ainsi allégée des trafics longue distance. Mais, comme beaucoup d'associations d'usagers, nous demandons avec insistance et détermination que soient réalisée, **au préalable**, la modernisation des TER et la réouverture des voies ferrées de l'arrière pays, dont celles du Pays d'Aix

Les gares d'Aix en Provence

Sommaire

1. **la situation actuelle est mauvaise**
2. **l'objectif à atteindre est double**
3. **une gare multimodale en centre-ville**
4. **une esquisse de schéma d'une organisation des gares en réseau**

L'analyse de la situation des réseaux de TC, des besoins de déplacement et des projets d'infrastructures implique une articulation fine à Aix et autour d'Aix des différents modes de transport en provenance des communes de la CPA, et au-delà, mais aussi des lignes urbaines d'Aix.

Sans vouloir nous substituer à des experts, sur un sujet aussi complexe, nous voudrions ici apporter quelques appréciations et suggestions de bon sens, en nous inspirant de « notre connaissance du terrain »que l'on veut bien nous reconnaître.

1/ la situation actuelle est mauvaise:

Dans les rues du centre et de la périphérie d'Aix, se mêlent, s'entrecroisent et bouchonnent, sur les mêmes voiries, les Voitures Particulières, les vélos, les bus urbains, les bus interurbains et même interdépartementaux, les navettes pour Marseille, pour la gare TGV et pour l'aéroport ! Dans certains quartiers et aux entrées de ville, les bouchons se multiplient et s'allongent, faisant perdre beaucoup de temps et surtout dégradant la qualité de la vie et de l'air que respirent les Aixois, recordmen de la région pour les pics d'ozone.

Ceci incite certains à prendre leur moto, dangereuse, ou leur vélo (trop rares car il n'y a aucun équipement de voirie adapté). D'autres, les étudiants par exemple, quittent Aix pour Marseille ou Manosque où s'installe, plus que prévu, le personnel d'ITER. D'autres enfin, gardent leur voiture et adoptent le « système D », par des petits chemins, de petites routes ou des ruelles dangereuses pour tous. Et tous râlent, à juste raison.

2/ l'objectif à atteindre est double :

Permettre aux Aixois de se déplacer commodément en ville , vers les ZAE, la gare TGV, l'aéroport et Marseille avec des Transports en commun performants.

Permettre à la ville Aix d'accueillir, dans de bonnes conditions, les habitants des 33 autres communes de la CPA, de Marseille et parfois de plus loin, qui viennent travailler, acheter, étudier ou se distraire à Aix.

3/ Une gare multimodale en centre-ville d'Aix pourra se justifier lorsque existera un Transport en Commun performant, en site propre, jusqu'au centre d'Aix, en provenance d'au moins 2 directions. C'aurait pu être le cas d'une gare Pôle d'échanges sur le site de Sextius-Mirabeau. Il est encore parfaitement possible d'établir la Gare Multimodale Urbaine à côté (avenue de l'Europe) et au dessus de la gare SNCF actuelle lorsque la ligne ferrée Marseille-Aix-Manosque sera doublée, électrifiée et la ligne de Rognac rouverte. Malheureusement, ceci risque de prendre au moins 20 ans, à condition encore que tous les pouvoirs publics en aient la volonté et s'en donnent les moyens.

Sans perspective à long terme, envisagé par simple facilité, le projet actuel de la Mairie et de la CPA répondrait-il aux besoins ? : il propose de pérenniser la gare routière sur le site, provisoire, de l'Avenue de l'Europe. Tous les inconvénients pour les usagers, comme pour les riverains, vont être pérennisés et

accrus (cf. analyses du CIQ du Pigonnet, du CIQ des Granettes et du CIQ Brunet en annexes)

- les quartiers Sud seront complètement engorgés par les arrivées et les sorties des bus ainsi que par les voitures venant ou allant vers les Parkings du centre-ville : comment cette gare routière, à la fois locale et régionale, s'intègrera-t-elle dans le schéma de développement de la ville ? Comment bâtir un tel projet en l'absence de chiffrage précis des flux, tant des TC que des VL, qu'induiront cette gare et les nouveaux parkings de Sextius-Mirabeau ? Comment l'Avenue Brossolette et l'avenue Mourret, déjà proches de la saturation, pourront-elles supporter cet accroissement de trafic ?
- une voie routière de sortie de l'avenue des Belges vers l'autoroute, d'un coût de 6,5M€ (¼ du projet) parait impossible, par trémie souterraine ou aérienne, et surtout inutile car la rue Lapierre remise à double sens assurera cette fonction.
- l'avenue de l'Europe est l'une des 2 seules voies modernes d'axe est-ouest reliant les quartiers d'Encagnane, du Jas de Bouffan et demain de la Constance vers le centre-ville : elle a été conçue comme axe structurant cette liaison. Or, le projet grandiose de la CPA d'une gare unique à cet emplacement bloquera complètement cette fonction nécessaire de liaison de l'avenue de l'Europe.
- Le fonctionnement de cette gare unique risque, très rapidement, d'être bloqué par l'étroitesse de l'espace, la gêne provoquée par la nécessaire sortie en marche arrière des bus, la multiplication des usagers, en particulier du ramassage scolaire qui ne semble pas pris en compte.
- les riverains vont être paralysés et asphyxiés par la concentration de tous les bus, urbains et interurbains, sur 32 quais, et par les voitures entrant et sortant des parkings : quelles seront les conséquences au niveau des nuisances sonores et de la qualité de l'air ? Entre l'hôpital au sud et les immeubles au nord, où l'usine de traitement des pollutions de l'air rejettera-t-elle les déchets des 35 000 M3 de cette gare ?
- Où stationneront les usagers automobilistes de cette gare routière ? le Parking Méjanes sera insuffisant, inadapté, très cher pour les utilisateurs de cette gare pharaonique.

Une Cité Administrative est sans doute nécessaire à Aix, en particulier pour les besoins des services de la Mairie, de la CPA et d'autres services publics ; mais pas en ajoutant 1300 m2 de bureaux au dessus de cette gare.

La complémentarité avec la gare SNCF n'est pas évidente à l'avenue de l'Europe (300 à 500m à parcourir) pour certaines catégories de voyageurs âgés, chargés ou handicapés .

Ce projet de gare routière proposé par la CPA est déjà décalé et démesuré par rapport aux principales gares routières de la région et des régions voisines si on se réfère au tableau, feuille 5, du document de présentation de la gare par la CPA le 29 mai 2007. Il y aurait en effet 1100 mouvements de cars par jour dans cette gare (ou 1700 ? selon la feuille 4 du même document si on y ajoute les bus urbains !). Ce chiffre de 1100 ou 1700 dépasse de très loin les capacités des autres gares citées : de 100 à Chambéry, 600 à Marseille, 736 à Toulon.

De plus, (cf. le chapitre du Livre Blanc sur les réseaux de TC) , si on veut se donner pour objectif de limiter à son chiffre actuel, 858 000 par jour, le trafic des voitures dans le Pays d'Aix, il faut programmer à l'horizon 2013 un trafic de bus et de cars de 220 000 passagers par jour au lieu des 96 000 en 2003 (et 115 000 en 2006 selon la CPA), soit un accroissement prévisionnel de 135% ; c'est-à-dire que le nombre de mouvements de cars et de bus par jour en gare d'Aix pourrait être alors de plus de 2500 : impensable et impossible !

Il faut donc en tirer la conclusion que toutes les lignes de cars de la CPA ne pourront plus très rapidement passer par la gare de l'avenue de l'Europe : ainsi le projet de la 2e gare multimodale du Plan d'Aillanne (ou de Martelly) doit être rapidement mis en œuvre, et sans doute aussi les autres sites de gares multimodales périphériques mises en réseau par TCSP, sur voie ferrée de préférence : La Calade au nord-ouest,

Venelles au nord et Gardanne ou Fuveau-la Barque à l'est.

L'étude de ces projets est urgente et préalable, ainsi que nous le proposons au 4e paragraphe, car le dimensionnement de la gare d'Aix doit être induit par cette étude et par la programmation des autres sites qui devrait en découler.

4/ Une esquisse de schéma d'une organisation en réseau des Transports en Commun (cf. schéma bipolaire, ci-joint, parmi d'autres possibles à mettre à l'étude)
Nous estimons qu'il faut revoir entièrement le projet de gare de la CPA en repartant de quelques principes simples reposant sur les 2 objectifs à atteindre :

A/ Pour permettre aux Aixois de se déplacer aisément en ville et vers l'extérieur, **une gare multimodale urbaine**, le plus prés possible du centre-ville et de la gare SNCF, est indispensable :

- les lignes de bus urbaines et de ramassage scolaire y auraient leur terminus ou un arrêt
- les navettes desservant Marseille, la gare TGV et l'aéroport y trouveraient logiquement leur point de départ et d'arrivée.
- De même les lignes de bus desservant les ZAE d'Aix, de Rousset et de Vitrolles
- Une NAVETTE, en TCSP, gratuite permettrait de relier rapidement à la gare Multimodale Principale d'Aix (ou aux gares périphériques) les voyageurs désireux de se rendre en bus dans les communes extérieures.
- La liaison avec la gare SNCF devrait être facilitée et rapprochée.

Ainsi, la localisation avenue de l'Europe, malgré son relatif éloignement de la gare SNCF, est-elle sans doute la moins mauvaise des solutions provisoires, en attendant de bâtir cette gare routière à côté et au-dessus de la gare SNCF, ce qui serait la meilleure solution.
Pour répondre à ces fonctions, une vingtaine de quais seraient suffisants, avec un TCSP vers l'Ouest pour relier cette gare centre-ville à une 2e gare d'Aix qui assurerait les autres fonctions.

B / Pour répondre au 2eme objectif : accueillir à Aix les voyageurs des communes extérieures, **une ou plusieurs GARE(s) multimodale(s), mises en réseau** et reliées à la gare centre-ville par un TCSP (ferré ou routier), ne serait-elle pas mieux à même d'assurer cette fonction ?

Une Cité Administrative de la CPA, bien nécessaire, pourrait être accolée à la gare principale, véritable pôle d'échanges , inter et multimodal, qui pourrait accueillir, sur 25 quais environ :
- les lignes de bus interurbaines de la CPA et de la région
- une gare SNCF sur la ligne Aix-gare TGV-Marseille (ultérieurement) et Rognac, interconnectée vers les Alpes et la haute vallée de l'Arc ;
- des navettes avec Marseille, l'aéroport, les ZAE
- un grand Parking « de persuasion » à bas prix
- la navette, rapide et gratuite sur le TCSP, avec la gare Multimodale Urbaine;

Où pourrait être implantée cette deuxième gare ? Vraisemblablement en périphérie d'Aix, vers le Sud-Ouest, le long de la ligne ferrée Aix-Rognac, là où du foncier est encore disponible, avec des raccordements possibles aux autoroutes ;

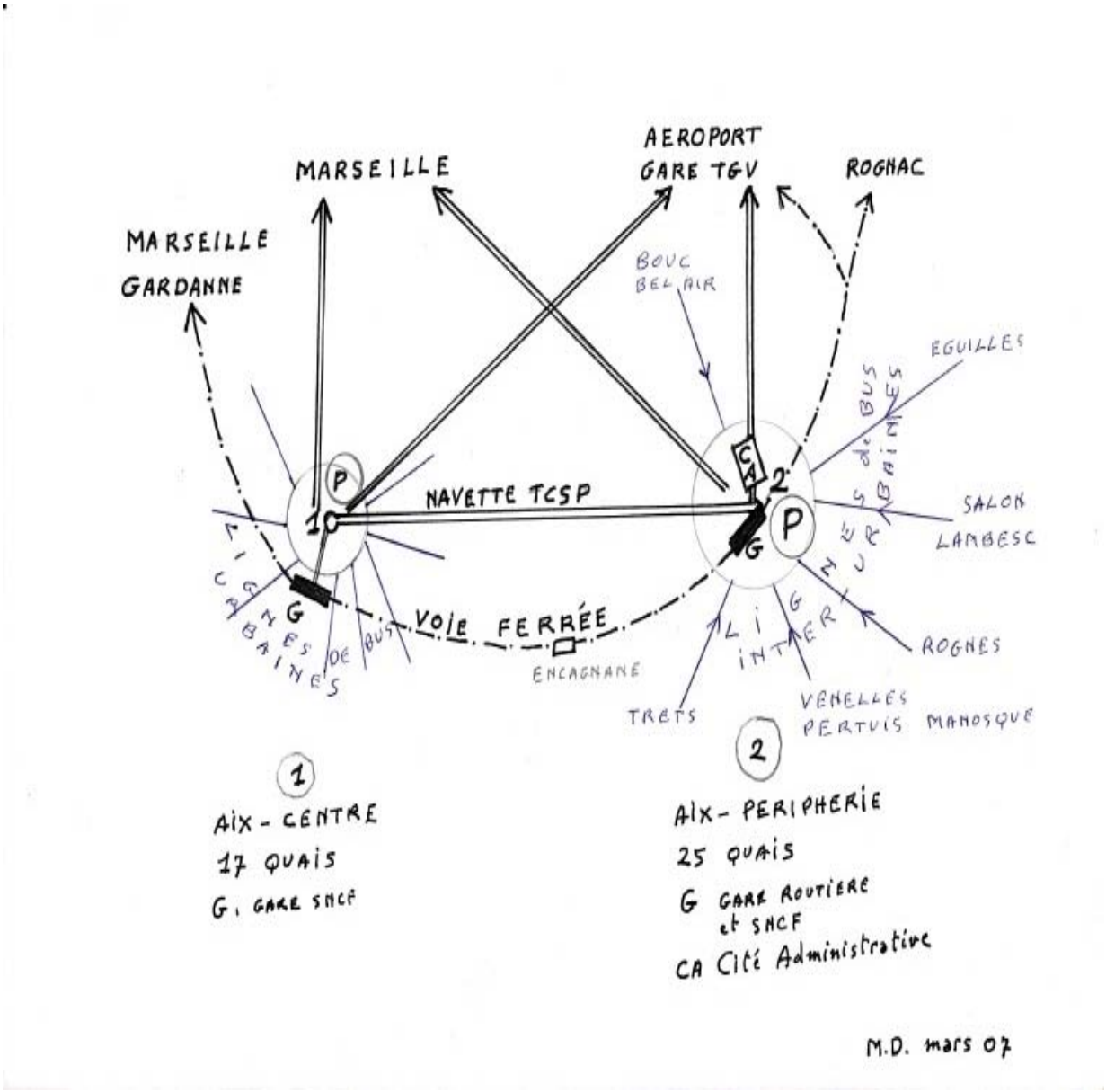
Deux localisations paraissent correspondre à ces exigences : le Plan d'Aillanne aux Milles et le quartier du hameau Martelly au sud du Jas de Bouffan.

Des études détaillées devraient être entreprises rapidement afin de déterminer les avantages et les inconvénients de ces 2 localisations, et éventuellement d'une 3eme ? et geler les terrains pour permettre rapidement la mise en œuvre du projet de gare retenu qui devrait faire l'objet d'une large concertation en amont du projet définitif.

Ces études devraient être engagées par la CPA , portant sur la définition et l'analyse comparative des différents schémas envisageables , vérifier ainsi si ce schéma de gares bipolaire est opérationnel et le

mieux adapté aux besoins d'Aix ; ou s'il convient d'envisager une mise en réseau de 3 ou 4 gares multimodales périphériques , aux principales entrées de l'agglomération aixoise, articulées par TCSP à la gare Multimodale Urbaine, comme le préconisent certains experts ?

En conclusion, Il nous parait urgent d'améliorer le fonctionnement de la gare provisoire et d'attendre la réalisation de cette étude pour mettre en œuvre le bon projet pour Aix, plutôt que de se lancer, les yeux fermés, dans le seul projet de l'avenue de l'Europe que tous les Aixois risquent de regretter rapidement.



Nuisances sonores de la RN 296
Entre Les Platrières et Les Platanes

SITUATION GENERALE

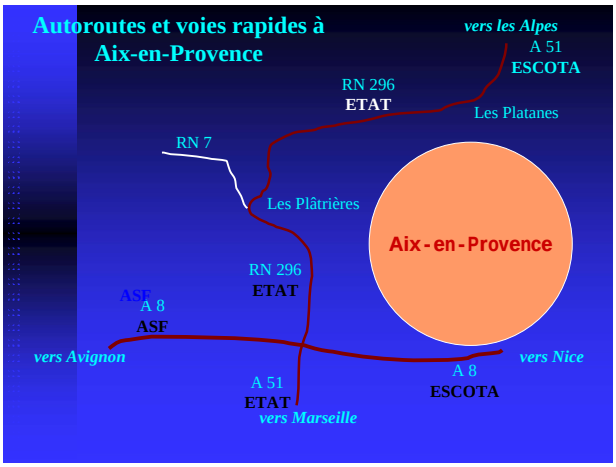
1: Autoroutes et voies rapides

La ville d'Aix est ceinturée par des autoroutes et voies rapides qui représentent la source principale des nuisances sonores subies par les résidants riverains.
En axe Est - Ouest et Nord - Sud nous trouvons :

- l'A8 qui relie Avignon à Nice et sert de contournement Sud à Aix
- l'A51 qui relie Marseille à Aix jusqu'au croisement A8 / A51, puis Aix à Sisteron à partir des Platanes
- la RN 296 entre le croisement A8 /A51 et les Platanes, qui sert de contournement ouest et nord à Aix.

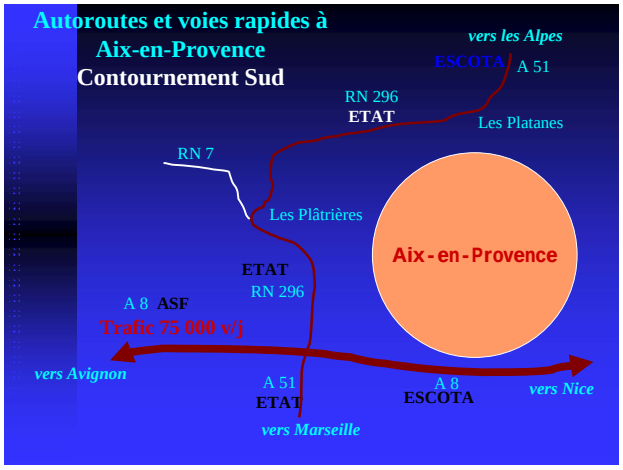
Leurs concessionnaires ou gestionnaires sont :

- A8 : ASF est concessionnaire de la partie Lyon – Avignon –Aix
- ESCOTA est concessionnaire entre Aix et Nice
- A51 : ESCOTA est concessionnaire de la partie Les Platanes – Sisteron
- L'ETAT est gestionnaire de la partie Aix – Marseille
- RN 296 : l'Etat est gestionnaire

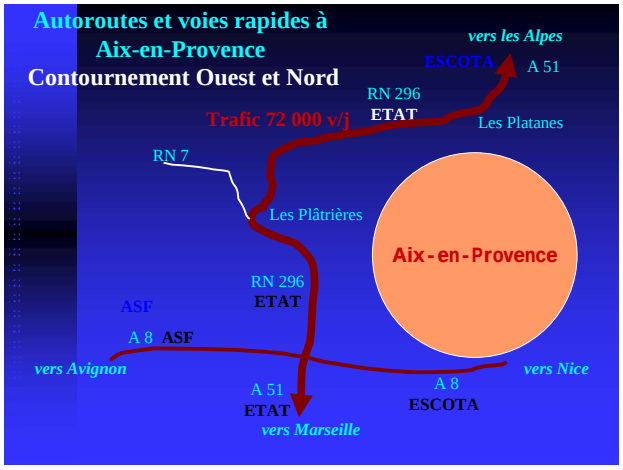


2: Trafic

L'A8 (contournement Sud) voit passer 75 000 véhicules / jour

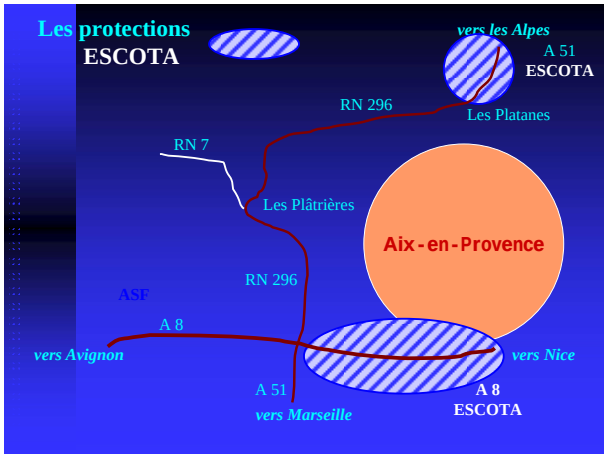


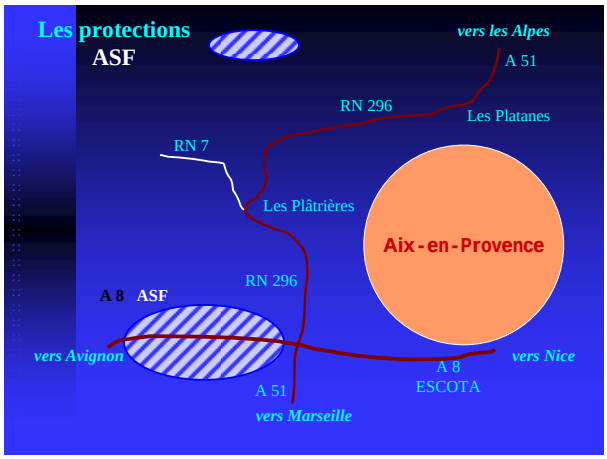
Le contournement d'Aix Nord (RN 296) voit passer 72 000 véhicules / jour



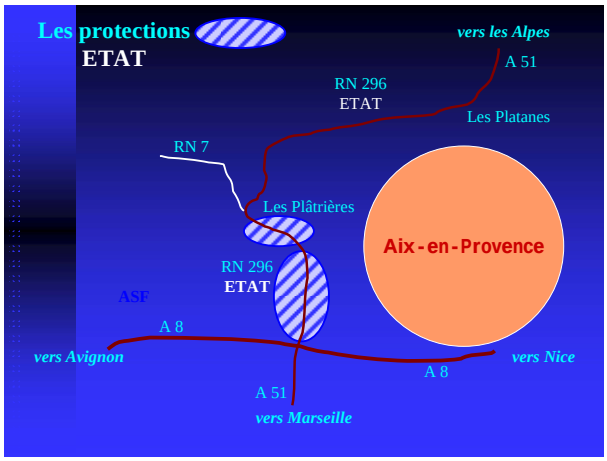
3 : Actions de protection menées contre les nuisances sonores

Afin d'atténuer les nuisances sonores générées par ces forts trafics de véhicules, des protections ont été installées au droit des parties concédées aux sociétés d'autoroute ESCOTA et ASF.

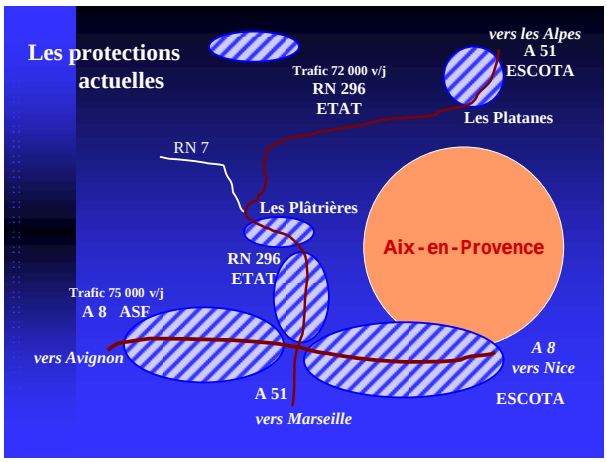




L'ETAT a mis en place des protections sur la RN 296 entre le croisement A8 / A 51 et Les Plâtrières

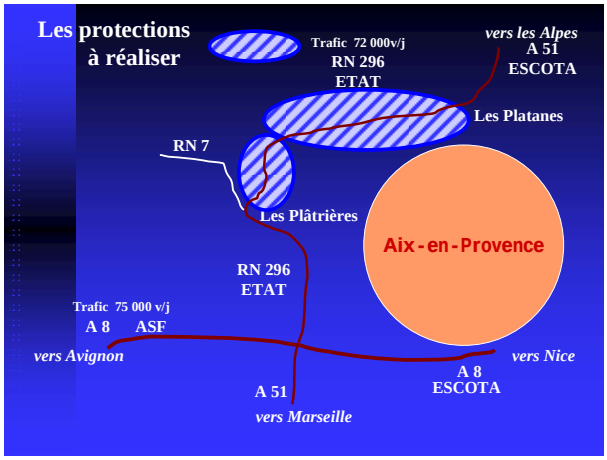


La situation d'ensemble des protections existantes est donc la suivante :



4 : Protections à réaliser

Les protections restant à réaliser concernent la partie de la RN 296 située entre Les Plâtrières et Les Platanes, dans sa totalité sous la responsabilité de l'ETAT.



Ce tronçon est en effet **le seul autour d'Aix encore dépourvu de toute protection phonique**, alors qu'il est aujourd'hui fortement urbanisé de part et d'autre de cette voie rapide à caractéristiques autoroutières (deux fois deux voies). **Son trafic, en augmentation constante, devrait continuer à progresser** du fait du développement du projet ITER et de la prolongation de l'autoroute A51 au-delà de Sisteron vers Gap puis l'Italie. Les riverains constatent également que les **nuisances sonores subies ont tendance à déborder sur les horaires de nuit.**

ANALYSE

1 : Historique de la RN 296

La création de cette voie d'évitement du centre d'Aix-en-Provence date des années soixante dix. A cette époque, dans le cadre de l'avant projet d'aménagement de cette voie nouvelle, aucune étude de bruit n'avait été réalisée.

Les caractéristiques géométriques de cette voie rapide sont celles d'une autoroute : deux fois deux chaussées de 3,50 mètres de large, un terre plein central de 3,00 mètres de large avec de part et d'autre de chaque chaussée des bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres plus une berme engazonnée. L'ensemble représente une emprise au sol d'environ 25 mètres.

Lors de la mise en service de cette voie rapide, le trafic routier était relativement faible. En 1982, il n'était que de 27 800 véhicules par jour. Sur la partie nord de ce contournement, il y a 20 ans, le niveau de bruit à 30 mètres était de 70 décibels

2: Situation en 2007

Le taux de croissance du trafic sur cette rocade a été exceptionnel puisqu'il a été multiplié par 2,5 en 25 ans, atteignant aujourd'hui 72 000 véhicules / jour. Les nuisances sonores qui découlent de cette circulation sont très importantes. A titre d'exemple, un trafic de 65 000 véhicules / jour à la vitesse de 110 km/h donne un isophone de référence à 30 mètres du bord de la chaussée et en champ libre de l'ordre de 77 décibels.

Des relevés réalisés en 2003 dans certains secteurs particulièrement exposés au niveau de la sortie Les Platanes ont même donné des pointes à 93 décibels de jour et 90,4 décibels de nuit. Nous attirons également l'attention sur les très fortes nuisances sonores subies par les riverains de la montée des Plâtrières fréquentée par de nombreux poids-lourds
.
Rappelons ici que les recommandations de l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS) sont de **60 décibels maximum à l'extérieur des habitations**.

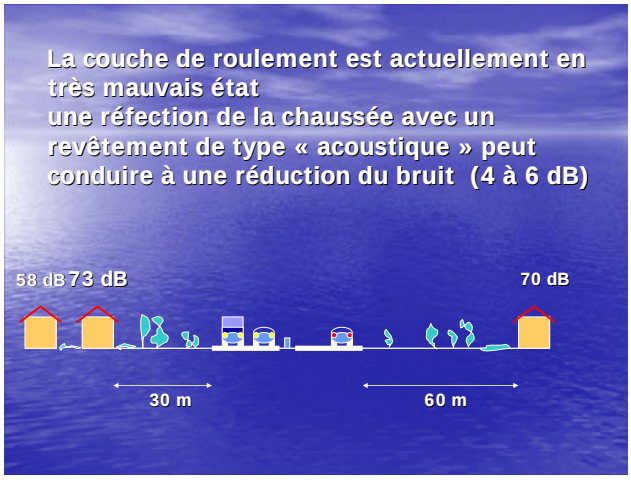
Rappelons également que la Ville d'Aix et la Communauté du Pays d'Aix (CPA) se sont engagées sur un niveau de bruit en extérieur de **65 décibels maximum**.

En utilisant cet objectif acoustique défini par la CPA dans le cadre des protections des riverains contre le bruit généré par l'autoroute A 8 au sud d'Aix-en-Provence, l'espace de bruyance généré par la RN 296 peut être estimé à une bande de terrain de 150 à 180 mètres de part et d'autre de cette voie. En valeur absolue, tous les bâtiments d'habitation situés dans cet espace sont concernés par les nuisances sonores de la voie rapide et devraient, dans ce cadre, être protégés par des protections acoustiques.

PRESENTATION DES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

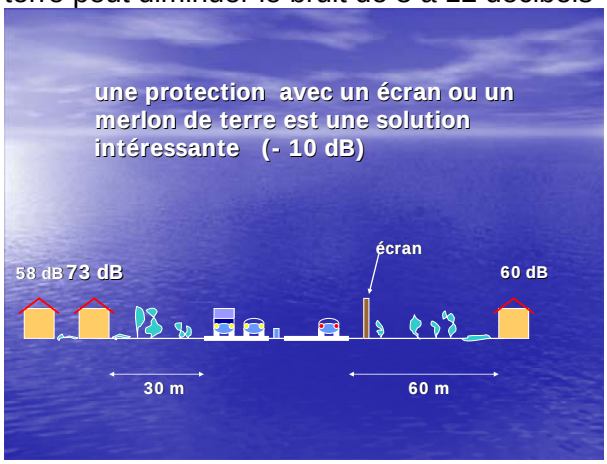
1 : Couche de roulement

La couche de roulement, ancienne, est aujourd'hui en très mauvais état, fortement rapiécée par endroits, en dégradation permanente (fissures). Une réfection totale de la chaussée avec un revêtement de type « acoustique » peut réduire le bruit de 4 à 6 décibels.



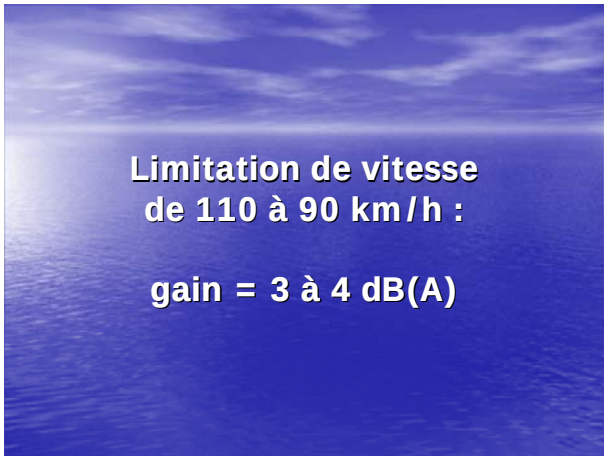
2 : Ecrans ou merlons

Une protection avec un écran ou un merlon de terre peut diminuer le bruit de 8 à 12 décibels



3 : Limitation de vitesse

Entre les sorties « Puyricard » et « Les Platanes » la vitesse maximale autorisée est encore de 110 km/h. Or c'est dans ce secteur, totalement démuni de protection et fortement urbanisé de part et d'autre de la voie, que l'on a enregistré les plus fortes nuisances sonores. Une limitation de vitesse à 90km/h dans ce secteur aujourd'hui quasi urbain permettrait de gagner 3 à 4 décibels. Par ailleurs, elle sécuriserait davantage cette portion du contournement d'Aix sur laquelle débouchent plusieurs routes départementales (Cougourdan, Saint-Donat), Saint-Canadet) et même des voies privées.



ACTIONS DES CIQ

Les CIQ directement concernés par cette partie de la RN 296 non protégée (CIQ des Lauves, Platanes et Alentours, CIQ de Puyricard) ont, depuis plusieurs années, multiplié les démarches (nombreux courriers et rencontres) tant auprès des autorités compétentes de l'Etat (Préfet, DDE aujourd'hui DIRMED) que des représentants des citoyens (Ville d'Aix, CPA, Députée de la circonscription), sans aucun résultat.

La dernière action du CIQ des Lauves, Platanes et Alentours en date de juillet 2007 a été l'envoi au Préfet des Bouches-du-Rhône d'une pétition signée par près de 300 riverains, totalement excédés par les nuisances subies de jour comme de nuit et les atermoiements de leurs interlocuteurs.

CONCLUSION

Dans la situation actuelle, les nuisances sonores subies par les riverains de la portion de la RN 296 non protégée (Les Plâtrières – Les Platanes) excèdent largement les normes recommandées par l'OMS ou fixées par la Communauté du Pays d'Aix.

Les citoyens concernés attendent donc que la Ville d'Aix-en-Provence et la CPA obtiennent de l'ETAT **à très court terme et dans une première étape :**

- **la réfection totale de la couche de roulement de la RN 296 avec un revêtement moderne « acoustique » limitant le bruit**
- **la mise en place d'une limitation à 90 km/h dans les deux sens entre les sorties « Puyricard » et Les Platanes »**

dans l'attente de la mise en place à moyen terme (**3 ans au plus**) d' écrans phoniques ou de merlons de terre, terminant ainsi la ceinture de protection autour de la ville d'Aix-en-Provence.

Où en est le PDU 3 ans après sa 1ère adoption par la CPA ?

Sommaire

Contexte

Priorité 1 : le réseau de voies ferrées

Priorité 2 : des Transports en Commun plus fiables

Priorité 3 : une nouvelle politique de stationnement

Priorité 4 : « suppression du transit auto dans les zones urbaines ».

Priorité 5 : « un plan VELO » ! !

Priorité 6 : développement de la marche à pied :

Priorité 7 : Les livraisons en ville

Priorité 8 : « sécurisation des déplacements auto » :

Priorité 9 : « Réduction des nuisances et pollutions » ?

Priorité 10 : une campagne de sensibilisation

Notre CONCLUSION 2007

Contexte

Un premier bilan citoyen avait été dressé en 2006 et adressé aux élus ainsi qu'aux associations du Pays d'Aix. Nous demandions en urgence l'ouverture de la concertation des élus, des services et des citoyens pour suivre l'évolution du PDU.

Nous avons poursuivi ce travail d'observation, d'analyse et de propositions au sein du Collectif de Suivi Citoyen du PDU qui regroupe 26 associations (CIQ, de défense de l'environnement, d'usagers des TC) : nous avons échangé nos informations de terrain et nos réflexions sur les premiers ateliers initiés par la CPA.

Voici le 2e bilan citoyen de ce suivi du PDU ; Nous le poursuivrons pour informer les habitants de la réalité des faits et des problèmes du Pays d'Aix. Comme pour le 1er bilan, il nous a paru pertinent de conduire cette analyse au plus prés du texte adopté par la CPA, c'est-à-dire « les 10 priorités du PDU » :

Priorité 1 : le réseau de voies ferrées

L'atelier de suivi n°1 de la CPA de novembre 2006 indiquait que « les liaisons ferroviaires et l'inter modalité étaient prises en compte » : les utilisateurs et leurs associations ont en effet insisté depuis longtemps sur l'importance à donner au réseau ferroviaire. Une plus grande attention parait aussi se manifester récemment tant chez les élus que chez les techniciens de la CPA. Mais, à notre connaissance, la CPA s'est contentée de faire étudier sommairement le montant des investissements publics nécessaires pour achever la modernisation de la ligne Aix-Marseille, la réouverture de Gardanne-Trets, de Rognac-Aix, le doublement entre Aix et Cadarache, la création du « barreau » Les Milles-Luynes et d'une halte aux facultés d'Aix.

Mme la Présidente de la CPA avait préconisé un RER Gap-Aix-Marseille, sans savoir comment le financer. Aujourd'hui, la CPA n'en parle plus et n'a rien entrepris : considère-t-elle toujours que ceci n'est pas de sa compétence, alors que, par exemple, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse a été financée en partie par leur Communauté d'agglomération ?

Les travaux de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne ont débuté fin 2006. La ligne est fermée pour 2ans. L'amélioration attendue, pour les aixois, ne portera que sur un train supplémentaire par heure aux heures de pointe et une meilleure fiabilité de la ligne : ce n'est pas rien mais n'est-ce pas très insuffisant au regard des besoins et des 160M€ investis, ainsi que le déplorait le Conseil de développement du Pays d'Aix ?

Dans les projets de la CPA figurent aussi la réouverture de la gare de Venelles (mais se pose le problème du parking), à Vitrolles la création d'une halte début 2008 avec le parking relais des Aymards. Une gare serait aussi envisagée, à Mirabeau, pour desservir ITER.

C'est pourquoi nous pensons qu'un calendrier et des choix

Retour Sommaire TEXTE INTEGRAL

de priorité devraient être effectués dans les plus brefs délais, en accord avec le département, la région et RFF, en vue d'une inscription au contrat d'objectifs 2012 puisque seules des études ont été inscrites sur le contrat 2007.

Nous réitérons notre suggestion de 2006 : les 75M€ promis par la CPA pour ITER ne pourraient-t-ils pas être fléchés sur les Transports en Commun nécessités par ITER ?

Sur les pôles d'échanges, les études n'ont avancé que sur le pôle d'Aix et, accessoirement, sur celui des Milles. Aucun des travaux n'a été engagé ; Le pôle de la Calade ne devrait-t-il pas être lui aussi entrepris en urgence ainsi que Plan de Campagne et Vitrolles ?

Priorité 2 : « des Transports en Commun plus fiables »

C'est sur ce point que la CPA continue de porter l'essentiel de ses efforts :

Les tarifications ont été unifiées.

La CPA a mis en œuvre un réseau de TC communautaire : chaque commune est desservie par au moins une ligne régulière avec pour conséquence un accroissement du trafic de 50 % avec 106 000 déplacements quotidiens. Des lignes supplémentaires ont été créées ainsi que la Victorine autour de Ste Victoire et les Diablines en ville. Mais ce réseau reste très centralisé sur Aix avec peu de liaisons intercommunales hors d'Aix.

Le réseau urbain d'Aix, malgré quelques améliorations dans le sud de la commune, reste insuffisant et ne répond pas à la hauteur des attentes des habitants des différents quartiers ; de même dans de nombreuses communes de la CPA.

La desserte entre Marseille et Aix, sous la responsabilité du Conseil Général, a été renforcée avec un accroissement du trafic de 30 % depuis 2005. Mais, sur plusieurs lignes, la concurrence entre les transporteurs de la CPA et du Conseil Général est préjudiciable aux usagers. La création d'un Syndicat mixte départemental des Transports serait plus que jamais nécessaire.

Où en est notre proposition d'ouvrir aux TC une 4e voie, partout où c'est possible, sur l'autoroute A51 entre Aix et Marseille, ou de réserver une des 3 voies aux TC aux heures de pointe ?

Ainsi, la part des TC, en %, a été maintenue dans le trafic global sur le territoire de la CPA ; mais force est de constater que le trafic automobile continue de croitre, en chiffres absolus : plus de 850 000 déplacements quotidiens en voiture.

Le transport des salariés continue de poser problème : les PDE (Plans des Déplacements des Entreprises) rendus obligatoires pour les entreprises de plus de 250 salariés, depuis Aout 2006, n'ont guère avancé, à l'exception de la Sté micro Electronics à Rousset qui transporte en car 40 salariés sur 3000 ! Le problème ne pourra être résolu que par une offre globale de TC au niveau de chaque pôle d'activités et sur l'ensemble du périmètre de la CPA et des B.D.R. La CPA ne peut-elle peser en ce sens pour faciliter les PDE ?

Le projet de pôle d'échanges, avenue de l'Europe à Aix, très avancé, mérite qu'on s'y attarde car c'est le 1er projet d'envergure du PDU : il vise à unifier sur 32 quais les têtes de bus urbains et les lignes interurbaines avec raccordement pédestre (400m) ou par navette avec la gare SNCF, ce qui pénalise la vocation multimodale de ce pôle d'échanges. Une place a été réservée pour un TCSP. La concertation qui a été prolongée à la demande des associations s'est achevée en juin 2007. Quelques améliorations de détail ont été apportées au projet initial : trémie repoussée de l'avenue des Belges vers la gare, diminution de la superficie des bureaux, un parc à vélos, 2 quais en moins.

Cependant le projet pose plus de questions qu'il n'en résout : par exemple, tous les problèmes futurs de circulation dans le quartier ont-ils été étudiés et pensés, avec la présence de toutes les lignes de bus et de cars dont le nombre ne peut que s'accroitre selon les objectifs du PDU, avec l'ouverture de 1 800 places supplémentaires de parking à proximité. On peut ainsi se demander si la trémie sous l'avenue de l'Europe, d'un coût de 7M€ soit un quart du projet, est bien nécessaire avec la remise à 2 voies de la rue Lapierre qui aura la même fonction ? La liaison piétonne avec la gare SNCF est peu satisfaisante pour les PMR : il faudrait faire en sorte qu'il n'y ait pas d'obstacle pour les valises à roulettes et pour les roues des fauteuils roulants et des poussettes. Avant tout projet définitif, ne faudrait-il pas au préalable établir un véritable schéma de circulation de l'ensemble de la commune d'Aix ?

Le projet actuel (juin 2007) retient la création future d'une 2e gare à Plan d'Aillanne (les Milles) et d'une 3e gare à la Calade, reliées par la voie ferrée : ceci va dans le bon sens mais, avant toute décision, ne conviendrait-il pas d'étudier sérieusement, et de proposer à la concertation, ces divers projets, appuyés sur des données chiffrées des flux circulatoires actuels et futurs (qui n'ont toujours pas été communiqués) ?

Ne faut-il pas aussi envisager une autre gare dans le nord d'Aix et une autre à l'Est ? Comment seront-elles reliées entre elles par TCSP si les voies ferrées ne sont pas rapidement rouvertes, améliorées ou construites (pour le barreau les Milles-Luynes) et desservies avec une forte fréquence ?

La « généralisation des bus à plancher bas » pour les Personnes à Mobilité réduite, prévue au PDU, a débuté lentement (2/3 prévus en 2007 ?) mais les aménagements urbains nécessaires ne suivent pas.

Le PDU prévoyait aussi « des couloirs de bus en site propre » : le tour de ville d'Aix, sur le Bd périphérique, a été réalisé par un trait de peinture qui est plus ou moins respecté. C'est mieux que rien puisque le temps de

parcours des bus a été réduit ; mais la circulation des vélos est rendue plus dangereuse encore

Le couloir de bus de l'avenue Philippe Solari, sens descendant, a été réalisé ainsi que celui, « à la peinture », du cours Gambetta et, en cours, du bas de la montée d'Avignon. Celui de l'avenue R.Schumann est toujours à l'étude. Mais il reste beaucoup à faire, notamment l'amélioration de la desserte de l'Arbois, des solutions intermédiaires pour éviter la paralysie des autoroutes, la sécurisation des arrêts de bus et la création de véritables sites propres pour les TC.

On peut enfin s'étonner des projets de tunnels routiers sous Celony et à Encagnane, en parfaite contradiction avec l'objectif affiché par le PDU de diminuer la place de la voiture.

Enfin, la CPA devrait peser clairement pour la mise en service d'un transport en commun en site propre fortement cadencé au détriment de la voiture à l'occasion du doublement continu de la D9 entre Marignane, Vitrolles et Aix.

Priorité 3 : « une nouvelle politique de stationnement »

L'extension du stationnement payant a commencé à Aix et l'augmentation, dissuasive, du prix des parkings est en cours.

Sur les 7 parkings de « persuasion » prévus autour d'Aix, ceux du Krypton et des Hauts de Brunet fonctionnent, avec une tarification attractive. Celui des 3 Bons Dieux est peu utilisé pour l'instant. Celui de la route des Alpes est en projet. Celui de la route de Nice serait rapproché du centre, prés de la gendarmerie au Bd Malacrida, ce qui ne résout pas le problème de l'aménagement d'entrée de ville aux 3 Sautets. Le parking Carcassonne est plutôt un parking de centre-ville qui attire des voitures surtout tant qu'il est gratuit et qui, s'il devient payant, risque de déverser à nouveau ses utilisateurs sur les stationnements sauvages gratuits de la résidence de la Tour d'Aygosi.

Quand seront réalisés, comme pour les Hauts de Brunet, les couloirs de bus prévus pour les navettes entre les parcs-relais et le centre-ville ?

Pendant ce temps, les Parkings souterrains de centre-ville ont doublé leur capacité de stationnement : 1 800 à Sextius-Mirabeau, doublement prévu à Mignet, achèvement prochain du parking Rambot, ce qui est contraire à l'esprit et au texte du PDU. Au moins peut-on espérer qu'ils seront utilisés en priorité, à bas tarifs, pour les habitants du cœur de ville et l'auto-partage ?

En contre partie, l'offre de stationnement en voirie devait diminuer et croitre la répression du stationnement illicite sur les trottoirs : des efforts ont été accomplis dans l'aménagement du cours Mirabeau pour empêcher le stationnement des voitures, notamment sur la placette du Roy René.

Une soixantaine de stationnements ont cédé la place aux bornes de location vélos, une vingtaine de places ont été supprimés au cours Gambetta ;

La ville d'Aix a engagé une étude d'aménagement du boulevard périphérique qui devrait conduire à la suppression du stationnement et à la réaffectation de l'espace en faveur des piétons et des vélos. Espérons que ceci aboutira.

Dans les villages et les petites villes du Pays d'Aix, soumises à un stationnement de longue durée des usagers des TC, des parkings P+R étaient prévus, « reliés à un réseau de TC attractif » : combien ont été aménagés ?

Où en est le projet d'étude sur les modifications des règles de l'Urbanisme ?

Les 2 stades Ruocco seront-ils sauvegardés dans les quartiers sud ; ou des parkings, des logements étudiants ou des locaux universitaires les remplaceront-ils ?

D'autres parkings de persuasion devaient voir le jour au sud de l'autoroute A8, notamment pour les étudiants, avec une passerelle sur l'autoroute ? Le doublement du parking Krypton est, semble-t-il prévu, quand ? et où en est le projet de parking sous le viaduc ?

Priorité 4 : « suppression du transit auto dans les zones urbaines ».

« extension des zones 30 » : quelques unes ont été créées à Aix et dans quelques communes de la CPA. Mais il faudrait améliorer l'expertise pour la réalisation de ces zones 30 trop conçues encore pour la circulation automobile.

« amélioration du fonctionnement circulatoire dans Aix » où ? (car le giratoire de la ZUP avait été prévu par la précédente municipalité)

Rien de fait sur les 5 autres opérations prévues au PDU (suppression du transit auto, aménagement de l'échangeur A8/A51, barreau de liaison A8/RD9…)

Le transit auto a-t-il diminué, ou pas, depuis la mise en service des couloirs de bus ?

Enfin l'achèvement de la mise à 2x2 voies du CD9 sera-t-il fait pour faciliter les Transports en Commun et non les voitures ?

Priorité 5 : « un plan VELO » ! !

L'étude, achevée depuis plus de deux ans et demi (par le cabinet Eurêka), plusieurs fois réduite dans ses objectifs, est maintenant connue : 350 km de pistes cyclables prévues dans le périmètre de la CPA ; mais leur réalisation devra être financée par les communes ou le département et rien de concret n'a été réalisé. Seule, la piste cyclable de l'Arc de Meyran a été prolongée pour aller au Val de l'Arc dans des conditions désastreuses : il faut éviter quelques lampadaires, des arbustes et autres obstacles, au point qu'il est plus sûr de rouler sur la route .

On note toujours un manque de culture abyssal des techniciens des villes et des élus sur la question des

déplacements doux. Seuls les techniciens de la CPA semblent avoir compris les enjeux mais sont confrontés au manque d'interlocuteurs compétents dans les communes de la CPA.

L'ADAVA demande toujours sans résultat à être consultée à titre d'expert auprès de la Mairie avant le lancement d'études de pistes ou itinéraires cyclables.

La mise en place d'une «cellule de concertation » a enfin vu le jour pilotée par le cabinet « horizon conseil ».

La «Charte vélo » en est à sa rédaction.

La sécurisation des accès aux établissements scolaires n'a pas été abordée du point de vue cyclable.

La politique de stationnement vélo est restée très discrète.

La location de 200 vélos a été confiée a la société DECAUX, sans aucun équipement préalable en pistes ou bandes cyclables comme ceci a été réalisé dans les autres villes, Paris, Lyon, qui ont mis en place le même système de location.

La ville d'Aix a rendu plus dangereuse la pratique du vélo en centre-ville, sur le Bd périphérique où rien n'a été réalisé pour les vélos, sauf un trait de peinture sur 400m de trottoir piétons à la sortie du lycée Vauvenargues qui rend la circulation plus dangereuse pour les piétons comme pour les cyclistes.

Rappelons que, en application de l'article 20 de la loi sur l'air (LAURE) chaque intervention lourde sur la chaussée devrait s'accompagner de la réalisation d'un itinéraire cyclable sous forme de piste, bande ou itinéraire spécifique. En avez vous vu beaucoup ? !

Ce que le PDU annonçait:

- *« Le traitement d'un axe site propre sur les boulevards va s'accompagner d'une restriction de l'offre de places sur trottoirs et libérer de l'espace pour les vélos et piétons vers les établissements scolaires. » ???*
- *« En direction du centre d'Aix-en-Provence, le réseau envisagé bénéficie d'accès sécurisés sur la RD9 vers la Parade, sur la RN8 vers Luynes en direction de Bouc et des Milles par la RD7, sur la route de Galice. » ???*
- « *Le nombre de parcs pour les deux-roues est à augmenter en particulier :sur la voie publique et aux stations de transport public, sur les lieux de travail, de loisirs et d'habitation, sur les pôles scolaires. Un objectif de pose de 1 000 arceaux est un seuil minimal, fixé par le PDU à l'échelle de la CPA. » ???*

Pendant ce temps l'ADAVA a continué ses opérations concrètes :

Rédaction d'une charte des usagers vulnérables, sensibilisation du public lors des manifestations trimestrielles et de Assogora, aide au lancement de Vélo-Campus (locations pour les étudiants), gravage et expertise technique des vélos lors de Assogora et de la fête du vélo, animation de la semaine de l'écomobilité avec vélo-bus

Priorité 6 : « développement de la marche à pied »

Rien n'a été entrepris : ni «le plan ambitieux de développement de l'usage de la marche », ni la rédaction d'une Charte Piétons, ni «la sécurisation des cheminements piétonniers » : Au contraire, le mobilier urbain et les terrasses des commerces ont progressé sur les trottoirs, par ex rue d'Italie à Aix.

Les opérations Pédibus et Vélobus piétinent et l 'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite paraît bien timide.

Nous demandons toujours que toutes les réceptions de travaux en fin de chantier soient faites en fauteuil roulant.

Le «traitement généralisé en zones 30 des centre-villes » est à la fois très timide et réalisé dans une optique automobile sur des concepts en retard de vingt ans ! *(Ex aux Milles, zone 30 avec lignes blanches et flèches de rabattement comme sur les voies rapides, séparation des flux piétons et voitures, aucune disposition praticable en vélo, sens uniques qui augmentent la distance, favorisent la vitesse ce qui a conduit à la pose de ralentisseurs dos d'âne, ajouts de stationnements, etc..)*

Les propositions de Réseau Vert établi par le CPIE dans le cadre de la Charte de l'Environnement devront être prises en considération dans les PLU.

Priorité 7 : Les livraisons en ville

Comme l'indiquait le PDU, la concertation entre tous les acteurs du transport de marchandises (qui représente 20 % de l'occupation des voies publiques) est une nécessité. Le PDU préconisait donc la nomination d'un "Monsieur Marchandises" au sein de la CPA pour coordonner l'ensemble des actions des professionnels, principalement les commerçants et les transporteurs. Ou en est–on maintenant de cette concertation ?

De même, on voulait une réglementation unifiée et coordonnée à l'échelle de la CPA qui devait prendre en compte les horaires de livraison/enlèvement, les types de véhicules utilisés, la localisation d'aires spécifiques, le traitement sans obstacle entre l'aire et le lieu de livraison, le contrôle efficace. Apparemment, la réflexion sur la mise en cohérence de cette réglementation des livraisons à l'échelle communautaire n'a pas eu lieu.

Par contre au niveau local, des améliorations ont été apportées aux livraisons et à l'enlèvement des marchandises. Par exemple, on peut noter l'intéressant projet « Chronocity » installé à Sextius à Aix pour une distribution rationnelle des marchandises. Il s'agit de la livraison et de l'enlèvement des colis confiés à Chronopost International au moyen de plates-formes automotrices mues par des batteries. Comme à Strasbourg on teste le système dans un premier temps. C'est une innovation très

prometteuse et bien sûr, avec des véhicules propres, totalement respectueuse de l'environnement. Dans cet esprit, pourquoi ne pas utiliser aussi le réseau des « Diablines » pour livrer le matin par exemple entre 6h et10 h, avant de les mettre au service des piétons ?

Les emplacements de livraisons mutualisés à Aix pour une meilleure gestion sectorielle des livraisons sont de bon exemple à développer, que ce soit à l'échelle de la ville ou des quartiers.

Enfin le ramassage des ordures ménagères en ville pose des problèmes d'horaires et de salubrité non résolus à ce jour.

En résumé, des progrès sont en cours en ce qui concerne les livraisons en ville, mais il faut modifier le comportement des opérateurs (en faisant pour le moins respecter la réglementation existante), développer des équipements adaptés et mettre en cohérence les règlements entre les communes de la CPA.

Priorité 8 : « sécurisation des déplacements auto » :

Rien n'a transpiré des 5 familles de mesures prévues : actions sur les comportements, actions sur les axes routiers sensibles, plan de modération des voitures, traitement des 5 principaux points noirs, constitution d'une banque de données en matière d'accidentologie routière.

Nous avions réclamé un calendrier précis de ces actions prévues à court terme. Aucune réponse, sauf la création en 2006 de « la maison de la Sécurité routière qui agit d'ores et déjà sur le terrain » (selon les cahiers du PDU) Quelles actions a-t-elle entrepris?

Enfin, le projet de tunnel routier sous Celony, adopté par le Conseil Municipal d'Aix en Juin 2007, apparaît comme une mauvaise solution : il faudrait un vrai diagnostic sur la sécurité et intégrer ce problème de circulation dans un traitement d'ensemble des entrées de ville d'Aix.

Priorité 9 : « Réduction des nuisances et pollutions » ?

La CPA en est encore à faire le point des chantiers à ouvrir en matière de pollution de l'air et de lutte contre le bruit et à émettre des vœux pieux.

Elle a engagé à grands frais le cabinet Horizon Conseil, dont nous n'arrivons pas à obtenir communication du cahier des charges, et dont l'objectif est de rédiger, (pour quand?), 50 fiches-actions et études en matière d'environnement. Sachant que, dans le cadre de la Charte de l'Environnement, un Observatoire est en cours de création, on peut s'interroger sur les risques de doublons dans les études. D'autre part, nous n'avons aucune précision sur le nombre et la nature des indicateurs qui seront retenus pour évaluer l'impact du PDU.

L'atelier de suivi du PDU consacré le 12 décembre 2006 à l'environnement, a permis de mettre en lumière les points suivants :

- l'impact de la gare routière sur la qualité de l'air est en cours de mesure : il ne constitue pas une contrainte en amont mais seulement un élément du cahier des charges de l'architecte.

- 6% des 110 000 logements de la CPA sont exposés au bruit (plus de 65 db). A ce jour et depuis 2003, 519 logements ont été traités. A ce rythme, il faudra 50 ans pour arriver au bout.

- La CPA doit réaliser une cartographie du bruit avant le 30 juin 2007 ainsi qu'un Plan de Prévention du bruit avant le 18 juillet 2008. Où en est-on de leur réalisation ?

- La CPA a émis un avis négatif sur le PEB de l'aérodrome des Milles, trop tardif et donc considéré comme positif. La DGAC a proposé une Charte en cours de discussion qui doit être soumise au Conseil Consultatif de l'Environnement.

Enfin, le compte-rendu de cet atelier n'a été mis en circulation qu'en mai 2007 et la 2e réunion de l'atelier, prévue au printemps, ne s'est pas tenue.

Priorité 10 : « une campagne de sensibilisation » :

Sur les 5 opérations prévues, 2 ont connu un début de réalisation :

Le PDU des jeunes en 2005, par le CPIE-Atelier de l'Environnement. Il devait se poursuivre à Mimet en 2006 et dans d'autres écoles : ainsi 300 classes ont été animées en 2006 et 2007 par l'Atelier de l'Environnement ; mais l'absence d'aménagements aux abords des écoles empêche les opérations Pedibus et Velobus de se développer.

Le suivi du PDU a commencé, un an après la création du Collectif de Suivi Citoyen du PDU lancé par l'ADAVA et 26 associations du Pays d'Aix en octobre 2005 : poussée sans doute par cette initiative citoyenne et après le choix du bureau d'études Horizon Conseil, la CPA a réuni 8 ateliers de suivi en novembre et décembre 2006 ; Quelques trop rares associations (et malheureusement aucun élu) ont été associées à ces ateliers, très inégaux dans leur contenu et peu satisfaisants dans les méthodes et leurs compte-rendus diffusés 6 mois après. Jusque là il s'agit d'un bilan des actions réalisées, alors qu'une véritable concertation est attendue sur le contenu des actions à venir et le choix des priorités.

Les 150 000 € prévus pour ce suivi ont-ils été affectés ?

Les 3 autres opérations envisagées paraissent en panne : « un conseil en mobilité », « un label PDU » et « un observatoire du PDU » pourtant prévus dés le court terme. Il est vrai qu'un Observatoire ne pourrait fonctionner sans que les indicateurs du PDU aient été définis, ce qui n'est toujours pas fait, 3 ans après le démarrage du PDU. Il conviendrait qu'un point 0 soit effectué ; or, aucune réponse n'a été donnée à ce sujet depuis le courrier de

l'ADAVA à la CPA de décembre 2005. Faudra-t-il attendre les résultats de la prochaine enquête Ménages de 2008 pour obtenir quelques données chiffrées ?

Nous demandons aussi que la Charte de Concertation du Ministère de l'Environnement soit intégrée et utilisée pour le suivi du PDU ; et que soit vérifiée la compatibilité du PDU avec les prescriptions de la DTA.

Notre CONCLUSION 2007

Elle ne sera guère différente de celle de 2006 :

La mise en route de ce PDU, dont les objectifs sont pourtant bien trop modestes au regard des besoins des habitants et des problèmes existants, parait difficile sur de nombreux points, si bien qu'on est en droit de s'interroger comme l'an dernier : La CPA a-t-elle la volonté et les moyens de mettre en œuvre les 10 priorités retenues ?

En dehors des bus interurbains, où un effort a été fait, on peut toujours se demander si la CPA ne cherche pas, au-delà d'une brillante communication, à se défausser sur les communes, le département, la région et l'Etat ?

Les Associations de citoyens concernés, qui ont participé à la rédaction du Livre Blanc aux côtés de la commission Urbanisme de la fédération des CIQ, resteront vigilantes et veilleront à poursuivre le suivi citoyen du PDU du Pays d'Aix..

Qu'en pensent la CPA, les 34 municipalités et les futurs candidats aux élections municipales ?

L'ADAVA et le Collectif de Suivi Citoyen du PDU.
Septembre 2007

Les Usagers vulnérables

Quelques principes simples

Ce document très largement inspiré des ouvrages du CERTU *(centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme)* a pour ambition de rappeler quelques principes simples a respecter pour intervenir sur l'espace urbain en privilégiant « la vie qui va avec ». Les propositions ici rappelées ne nécessitent aucun investissement coûteux, au contraire ne sont que de simples rappels de bon sens pour la plus part issus d'expériences réussies.

Les limites d'agglomération, un enjeu de sécurité.

Au-delà de la définition administrative et du respect réglementaire qui devrait s'ensuivre, c'est la lecture du milieu par l'usager qui va déterminer son comportement.
La détermination des limites de l'agglomération par le maire a des conséquences, non seulement sur les circulations, mais aussi sur la réglementation d'urbanisme, la fiscalité, la publicité, ...
En effet, les entrées d'agglomération constituent à la fois :

- des espaces multifonctionnels (accueil de la circulation entrant, desserte des abords de la voie, irrigation des quartiers, ...);
- des frontières de compétences et de responsabilités pour les autorités (pouvoir de police, entretien, publicité, règles de l'art pour les aménagements, ...);
- des messages pour l'usager (perte de priorité, vitesse de 50 km/h, ...).

La réglementation n'est respectée que si elle est respectable.

L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue; on introduit ainsi la notion de « transition » en amont du panneau d'entrée d'agglomération et de « rupture » au niveau de la porte associée à ce dernier. Le changement de comportement attendu entre les deux milieux rencontrés ne peut être seulement écrit par la règle, il faut que l'environnement perçu soit le fondement de la règle pour assurer le respect de celle-ci. Au changement de milieu, l'usager prend de l'information et la traite pour adapter son comportement immédiat, mais aussi son comportement à venir qui va jouer sur sa capacité d'anticipation (mise en alerte).

Vitesse et fonctionnement urbain

L'approche de la modulation des vitesses en agglomération correspond à une volonté de donner plus de crédibilité, de lisibilité et une plus grande clarté des limitations de vitesse pour l'usager. Par ailleurs, cela facilite la hiérarchisation du réseau de voirie et permet une plus grande cohérence entre l'aménagement de la voirie et le régime de limitation de vitesse

Les grands principes de la limitation et de la modération de la vitesse

Ils reposent sur une modification des « rapports de force » entre la voiture et les usagers vulnérables, soit par des aménagements de sécurité spécifiques, soit par des approches réglementaires différentes.
50 km/h *correspond au régime général de la vitesse en* agglomération et à une notion d'équilibre entre l'expression de la vie sociale de la voie et son niveau de performance pour *écouler le trafic.* La position des panneaux d'agglomération (entrée d'agglomération et sortie d'agglomération) définit le cadre général de cette limitation de vitesse.
70 km/h : *c'est la prédominance du trafic au regard de la vie sociale de la voie*. Cette limitation de vitesse permet de mettre plus de cohérence et de lisibilité sur les zones de transition et d'approche du milieu urbain dense. Cette mesure s'accompagne de règles d'usages préservant les modes doux.
30 km/h : *c'est la prédominance de l'expression de la vie* sociale au regard du trafic à écouler.
On distingue les limitations ponctuelles à 30 km/h et les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h. Ces dernières ne doivent pas être confondues avec une prescription d'axe localisée, mais doivent couvrir un ensemble ou un linéaire de voies suffisamment significatif pour être crédible et représenter une unité géographique du fonctionnement urbain.
Dans ces espaces qualifiés sous le vocable « zones 30 », l'aspect réglementaire qui régit les déplacements entre les différents usagers est minimum. L'organisation de la voirie doit être

telle que la vitesse des déplacements motorisés est parfaitement maîtrisée.
L'approche de la sécurité s'effectue par la gestion des conflits avec risque minimum pour les usagers les plus vulnérables.
En conclusion, il apparaît important que les limitations de la vitesse retenues soient en permanence crédibles par rapport aux caractéristiques de la voie et de l'environnement routier (lieux de vie, activités, échanges, usagers vulnérables, ...)

Intérêt de la modération de la vitesse

Au niveau de l'écoulement du trafic
La courbe « débit/vitesse » montre que le seuil optimum de capacité d'écoulement de trafic d'une voie urbaine est atteint avec une vitesse de l'ordre de 50 km/h. Le débit est alors d'environ 2000 véh/h. Sachant qu'en milieu urbain, le trafic à l'heure de pointe est de l'ordre de 10% du trafic journalier, ce seuil permet d'écouler à 50 km/h un trafic de l'ordre de 40 000 véh/jour pour une voie double sens, trafic très rarement atteint. Par ailleurs, baisser la vitesse à 30 km/h réduit la capacité de 10% seulement. On peut ainsi atteindre des capacités très fortes sur des 2 x 1 voie. Pour répondre à des problèmes de capacité, une mise à 2x2 voies est donc rarement nécessaire et doit avoir un caractère exceptionnel.
Dire que réduire la vitesse entraîne une diminution de la capacité est un mauvais argument. Par ailleurs, le gain de temps imputable à la vitesse est très faible, voire dérisoire, car les nombreux aléas de l'urbain (traversées de carrefours, feux tricolores, ...) font que la vitesse moyenne reste faible (largement inférieure à 30 km/h).
Au niveau de l'emprise
La prise de vitesse de l'automobiliste varie en fonction de ses marges latérales et longitudinales de sécurité. Dans une emprise urbaine qui n'est pas extensible, plus la voie est étroite, mieux on modère et maîtrise les vitesses et plus on donne d'espace aux autres usagers.
Au niveau de la sécurité
Le différentiel de vitesse dicte l'affectation de l'espace. On considère que pour pouvoir mixer les usagers, ce qui est le cas général en centre urbain dense, le différentiel de vitesse ne peut excéder 15 km/h. C'est aussi la raison pour laquelle les voies doivent être hiérarchisées.
Vitesse et perception de l'environnement sont en interaction. Dans le milieu urbain, la vision périphérique est très sollicitée. Plus on va vite, plus la perception périphérique se rétrécit.
Vitesse freinage et évitement de choc
Les distances d'arrêt varient suivant la vitesse (distance parcourue pendant le temps de réaction + distance de freinage).
Un exemple : *Je suis attentif* (temps de réaction 1 s) et un piéton traverse la chaussée 28 m devant moi :

- à 50 km/h et à 28 m du passage piéton, je peux m'arrêter en toute sécurité;
- à 60 km/h, non seulement je ne m'arrête pas mais je percute le piéton à 40 km/h.

Par ailleurs, ces distances d'arrêt sont doublées lorsque la chaussée est mouillée; la collision est alors d'autant plus violente si les vitesses restent les mêmes,

Vitesse, facteur aggravant
Dans la recherche du risque minimum, le piéton est la personne la plus exposée. À 30 km/h, les blessures les plus fréquentes sont des contusions légères (source hôpital de Garches service du Professeur GOT).

Maîtrise des vitesses par l'aménagement
Plus qu'une simple mesure réglementaire, c'est un CONCEPT qui définit le lien entre la limitation de vitesse, l'aménagement de la voirie et la fonction sociale de la rue, dans un objectif de sécurité pour tous les modes de déplacements. Autrement dit, un aménagement de voirie cohérent avec le régime de limitation de vitesse en vigueur va jouer un rôle essentiel pour une meilleure compréhension, perception ainsi qu'un meilleur respect de la vitesse limite par les usagers.
Structuration de l'espace, hiérarchie des voies
On peut parler de structure aussi bien sur le plan de l'organisation des espaces et des bâtiments que sur le plan des activités et des pratiques. Modifier la structuration de l'espace peut inciter les usagers à adapter leur vitesse en fonction de l'environnement.
Les possibilités sont notamment de :

- faire varier l'attention des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou motorisés, lors de leur parcours ou de leurs activités ;
- modifier les comportements des usagers, en jouant sur les variations du cadre visuel,

et la signification des scènes visuelles (séquences) ;

- créer des environnements propices au développement des activités urbaines ;
- provoquer un rééquilibrage des espaces en faveur de la vie locale ;
- utiliser les carrefours comme des éléments de structuration de l'espace (rôle de limite de séquence, de point fort,
- Réduction de la largeur des voies de circulation

Pour un dimensionnement de largeur de voies de circulation, il faut prendre en compte la somme de trois éléments :

- gabarits des véhicules, marges de manoeuvre et marges de sécurité. Le gabarit d'un véhicule léger est en moyenne de 1,80 m et la largeur maximale définie par le code de la route pour un poids lourd est de 2,55 m (2,60 m pour les transports frigorifiques) hors rétroviseurs.

Toutefois, pour se croiser, deux véhicules ont besoin à la fois d'une marge de manoeuvre et d'une marge de sécurité.

- La première s'applique aux éléments fixes : bordures, véhicules en stationnement, obstacles ; elle induit la notion d'effet de paroi.
- La seconde concerne la présence des autres usagers : espaces entre véhicules lors du croisement ou du dépassement, et ce paramètre néglige trop souvent la présence du cycliste vis à vis duquel la revanche de dépassement est fixée à 1 mètre minimum en ville (1,50 mètre hors agglomération)

Ces marges croissent de façon sensiblement linéaire avec la vitesse. Ainsi, dans le cas simple d'une chaussée à 2 voies (sans terre plein central, ni bande cyclable, ni stationnement latéral, …), en prenant des gabarits moyens de 1,80 m pour un véhicule léger et de 2,55 m pour un poids lourd, on peut appréhender différents profils en travers en fonction de la hiérarchie des voies et de la nature du trafic ; ceci dans le sens d'une minimisation de l'espace « roulable» et donc d'une vitesse d'écoulement moindre sans compromettre sa capacité :

- sur une chaussée de largeur 5,00 m : le croisement de deux véhicules légers se fait dans des conditions satisfaisantes à 50 km/h ; le croisement d'un véhicule léger et d'un poids lourd se fait au pas ; le croisement de deux poids lourds n'est pas possible (sauf en montant sur le trottoir ou en empiétant sur la bande cyclable). le dépassement d'un cycliste n'est pas possible en situation de croisement
- sur une chaussée de largeur 5,50 m : le croisement de deux véhicules légers se réalise facilement en écoulement libre à des vitesses de l'ordre de 50 km/h ; le croisement de deux poids lourds s'effectue au pas, le dépassement d'un cycliste n'est pas possible en situation de croisement
- sur une chaussée de largeur 6,00 m : le croisement de deux poids lourds s'effectue à vitesse réduite, le dépassement d'un cycliste est possible à vitesse réduite en situation de croisement de véhicules légers seulement

Dans tous les cas, les largeurs retenues doivent être compatibles avec la réduction souhaitée de la vitesse, ce qui devrait impliquer systématiquement une disposition spécifique pour la prise en compte des vélos (surlargeur cyclable, piste, contre sens cyclable...)

Traitement des trajectoires

Le traitement des trajectoires est un outil de base de l'aménagement urbain et de la maîtrise des comportements des usagers ;

- **Chicane :** c'est un aménagement destiné essentiellement à réduire les vitesses. La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée afin de contraindre la conduite. Ce décalage gagne en intérêt s'il est significatif (déport >2m recommandé) mais ne doit pas conduire à réduire les largeurs de trottoirs de manière exagérée.
- Dans tous les cas, les règles relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite doivent être respectées. Il existe un grand nombre de dispositifs dont les plus connus sont :
- chicane simple avec décalage à gauche ;
- chicane à îlot ou terre-plein central ;
- rétrécissement de 2 à 1 voie (alternat ou « sas ») ;
- chicane par alternance de stationnement.

Les modifications de trajectoires n'auront qu'un impact limité en l'absence d'actions

d'accompagnement favorisant la vie locale, permettant d'assurer une meilleure perception et une meilleure intégration dans le site.

Variations de profil en long

Il s'agit d'utiliser le profil en long (altimétrie du projet) pour signifier aux usagers un mode de fonctionnement différent et pour contribuer à la maîtrise de la vitesse.
Le plus connu est le dispositif « ralentisseur » introduisant la variation du profil en long afin de provoquer un inconfort de l'automobiliste; C'est une solution extrême, qui dénote un échec de la composition urbaine environnante, ou une inadéquation de l'itinéraire avec son environnement.
On lui préfèrera le cas échéant le « plateau traversant », qui est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Outre le respect de la vitesse réglementaire, il vise également une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées, ainsi qu'un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant un partage de la voirie dans des conditions de sécurité et de commodité surtout pour les usagers vulnérables. La hauteur du plateau est celle du trottoir. La pente des rampes d'accès aux véhicules doit être comprise entre 5% et 10%, les trottoirs étant à niveau et le revêtement de surface en continuité de l'espace piéton marquant ainsi l'affectation de l'espace prioritairement aux piétons.

Expérimentations
Quel que soit le type d'aménagement choisi, des expérimentations peuvent être envisagées provisoirement afin de vérifier la faisabilité et mesurer l'efficacité de l'aménagement en fonction des objectifs souhaités. Il est très facile de simuler un aménagement par des moyens légers (chicane à l'aide de barrières mobiles, dispositifs préfabriqués…).
Ces expérimentations permettent en outre des adaptations de détails avant la mise en oeuvre définitive. Enfin elles peuvent être l'occasion d'une opération de communication avec les usagers et les riverains sur le type d'aménagement réalisé, ce qui est une condition de leur acceptation et de réussite de l'opération.

Les différents types d'usagers de l'espace public
Une priorité dans la prise en compte des différents usagers de l'espace public doit être déclinée dans un ordre intangible, du plus naturel et du plus vulnérable vers le plus agressif et le plus encombrants. Ainsi il devrait tomber sous le sens des aménageurs que le premier droit inaliénable, le minimum garanti devrait être la possibilité de se déplacer à pieds, quel que soit son âge, son handicap ou sa difficulté passagère, évolutive ou pérenne.

Les usagers vulnérables:

- Les enfants
- Les personnes à mobilité réduite *(que leur handicap soit temporaire ou définitif)*
- Les personnes âgées
- Les mamans avec leurs enfants en bas âge (poussette)
- Les cyclistes
- Les rollers, trottinettes et autres

Doivent être pris en compte en priorité.

Les piétons au coeur de l'aménagement de l'espace public urbain
La marche doit avant tout être considérée comme un mode de déplacement à part entière, sachant qu'une prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la ville conduit à restituer un cadre de vie plus sûr, plus agréable, plus convivial pour tous. Cette approche est donc favorable à l'expression de la vie locale et au développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, parmi lesquels le vélo et les transports collectifs.
Les aménagements pour piétons sont souvent réalisés de façon ponctuelle, en réponse à des problèmes particuliers, sans s'inscrire dans une cohérence d'ensemble. L'intérêt d'un Plan Piétons inscrit dans un schéma global de mobilité urbaine n'est plus à démontrer. Il est pourtant utile de rappeler quelques principes de base et des dispositions techniques pour une meilleure prise en compte de ces usagers dans l'aménagement de l'espace public urbain.

Les enjeux liés à ce mode déplacement
La marche constitue le deuxième mode de déplacement en ville : elle est utilisée en moyenne pour 20 % à 30 % des déplacements, sans compter ceux qui

prolongent les trajets effectués en transports collectifs ou en voiture. En centre-ville, c'est même le mode prédominant.
En matière de sécurité routière, les piétons sont largement concernés puisqu'ils sont impliqués en agglomération dans environ un quart des accidents et représentent environ un quart des victimes graves (tués ou blessés graves); parmi eux, les enfants de moins de 15 ans et les personnes âgées sont les plus touchés.
En ville, en 2004, 60% des piétons tués avaient plus de 65 ans.
Par ailleurs les piétons sont indispensables à l'animation urbaine ainsi qu'à la vitalité économique et sociale, et la marche à pied constitue un mode de déplacement efficace, économe, non polluant, bon pour la santé.

Les besoins des piétons

On peut en distinguer trois principaux :

- La liberté de déplacement : les piétons font des déplacements courts dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles, présents partout dans la ville. Leurs déplacements ne se limitent pas à quelques circuits bien établis.
- Des liaisons pratiques : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.
- La sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires : les itinéraires dangereux, du point de vue des agressions ou de l'insécurité routière, ainsi que les itinéraires de mauvaise qualité ne sont pas utilisés.

En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons, ainsi, les personnes âgées rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement;
La marche doit avant tout être considérée comme un mode de déplacement à part entière, sachant qu'une prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la ville conduit à restituer un cadre de vie plus sûr, plus agréable, plus convivial pour tous. Cette approche est donc favorable à l'expression de la vie locale et au développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, parmi lesquels le vélo et les transports collectifs.

Mieux connaître les piétons
Les enfants pour des raisons morphologiques, perceptives et cognitives n'appréhendent pas comme les adultes la complexité du trafic routier. De par leur petite taille, ils peuvent facilement être masqués;
Les Personnes à Mobilité Réduite sont confrontées à de nombreux obstacles qui entravent au quotidien leur circulation : bordures de trottoir infranchissables ; implantation désordonnée de publicités, de mobiliers urbains ou d'étals de commerçants; stationnement gênant de véhicules, …

Les objectifs d'une véritable trame piétonne

Les besoins des piétons déterminent les exigences auxquelles doit répondre un réseau de cheminements pour piétons. On peut les résumer comme suit :

- Assurer les liaisons: cela consiste d'une part à identifier les axes principaux empruntés par les piétons, axes qui relient des pôles urbains de forte activité. Ces liaisons fortes doivent être particulièrement soignées. Mais cela signifie également et surtout, assurer l'accessibilité des piétons partout au sein des quartiers, ce qui nécessite en particulier de supprimer tous les obstacles gênant les déplacements, d'assurer la continuité des itinéraires, de créer des raccourcis, etc.
- Proposer des itinéraires agréables : pour qu'ils soient empruntés, les itinéraires doivent être attractifs, le piéton étant très sensible au confort et à la qualité de son environnement. La lisibilité des itinéraires doit également être une préoccupation.
- Assurer la sécurité : troisième objectif, il s'agit d'assurer la sécurité des déplacements. Pour y parvenir, une fois exclues les aires piétonnes qui constituent des espaces particuliers, on peut distinguer deux approches :

    1. La séparation des usages sur les axes où la fonction circulation motorisée est largement prédominante. Il convient d'y séparer les piétons de la circulation automobile de façon à assurer leur sécurité. La circulation des piétons sera protégée sur les trottoirs, leurs traversées seront organisées et localisées en des endroits sûrs c'est-à-dire presque exclusivement aux

carrefours. On peut estimer que ces axes représentent 10 à 20 % du réseau d'une ville.

2. La mixité des usages et la cohabitation de tous les modes de déplacement sur les autres voies, soit la très grande majorité, notamment grâce aux techniques de modération de la vitesse. Ce parti d'aménagement concerne aussi bien des rues à trafic relativement important que des rues à trafic faible ou modeste. Le concept de zone 30 y trouve parfaitement bien sa place.

Une approche globale et intégrée

Prendre en considération la marche ne consiste pas à réaliser des aménagements en faveur des piétons, au coup par coup, en réponse à des problèmes spécifiques ponctuels, sans aucune vision d'ensemble. Les politiques d'urbanisme et de transports doivent être cohérentes.
Prendre en considération la marche est une préoccupation qui doit se manifester très en amont, dès l'élaboration des politiques d'urbanisme et de transports. Par exemple le PDU, Plan de Déplacements Urbains, se révèle être un outil tout à fait intéressant pour aborder la question des piétons au sein de ces problématiques et réfléchir à la bonne intégration et au développement de la marche. Pour l'aspect plus opérationnel, la marche étant une pratique
de proximité, c'est avec les « micros-PDU » (déclinaison à l'échelle du quartier du PDU) qu'il faut alors essentiellement se coordonner.

Un Plan Piétons pour coordonner et planifier les aménagements

La prise en compte du piéton comme usager à part entière réclame une infrastructure de déplacement adaptée à ses besoins. Il faut donc commencer par un diagnostic global à l'échelle de la ville, ou du moins d'un quartier, des besoins et dysfonctionnements existants. L'analyse et les réflexions conduisent ensuite aux aménagements qui, pour constituer une véritable trame piétonne, doivent s'inscrire dans une cohérence d'ensemble. Coordination et planification sont donc nécessaires.
La ville de Genève a engagé une telle démarche sous l'appellation « Plan Piétons » il y a quelques années déjà, avec succès. Peu courante en France, il convient de développer cette approche qui au demeurant est simple à décliner.

La méthodologie générale d'un plan piétons

- Identifier les « générateurs » de trafic piétons et prévoir les liaisons (au moins deux échelles d'investigation doivent être distinguées; celle qui concerne les déplacements de quartiers et celle qui traite des liaisons plus importantes).
- Repérer les dysfonctionnements en termes d'insécurité, de détours, de coupures, de perte de temps, d'inconfort...
- Caractériser les interventions nécessaires : type d'intervention, degré d'urgence, acteurs et financement. À ce niveau une coordination doit être assurée avec les autres interventions sur l'espace public.
- Programmer c'est-à-dire établir des priorités, lancer les études puis les projets.

Les aménagements de voiries, principes de base

Modérer la vitesse
La maîtrise des vitesses est essentielle pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et plus particulièrement celle des piétons. En effet, les probabilités de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule sont quasiment toujours de 100 % à 70 km/h, comprises entre 50 % et 80 % à 50 km/h, et de l'ordre de 10% à 30 km/h. En outre, la réduction de vitesse réduit corrélativement la fréquence du risque. Elle permet également d'assurer la mixité des usages (habiter, se déplacer, commercer, se détendre, communiquer, …) et de redonner à la ville toute sa dimension d'espace à vivre.
Améliorer la lisibilité réciproque piétons/usagers motorisés est indispensable pour accroître la sécurité des piétons lors de leur traversée. Une solution, l'avancée de trottoir, en section courante ou en carrefour.
La visibilité est un élément capital de la sécurité de tout usager et notamment de celle des piétons qui s'apprêtent à traverser. Il convient donc d'éliminer tous les obstacles qui la réduisent ou la masquent ; véhicules en stationnement trop près d'un passage pour piétons, mobilier urbain mal implanté, publicités mal placées, arbustes trop hauts, …

Raccourcir les traversées

Autre principe de base, celui-ci permet de diminuer le temps d'exposition au risque sur la chaussée. Parmi les solutions possibles, l'îlot refuge, la bande centrale neutralisée, l'avancée de trottoir, la réduction du nombre ou de la largeur des voies.

Assurer la continuité des cheminements

Cela suppose en premier lieu de dégager de tout obstacle une « largeur utile » de cheminement sur les trottoirs. Les dispositions en matière d'accessibilité fixent
la largeur minimale recommandée dégagée de tout obstacle à 1,80 m; le minimum réglementaire est, quant à lui, de 1,40 m, pouvant être réduit à 1,20 m, si absence d'obstacles de part et d'autre.
Cela suppose également de positionner les aménagements de traversée de chaussée en tenant compte autant que possible des cheminements naturels et de prévoir des abaissements de trottoirs de façon à mieux répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.
Le marquage d'un passage pour piétons permet de canaliser les traversées piétonnes en certains points mais il ne permet en aucun cas à lui seul d'améliorer la sécurité d'une traversée jugée dangereuse.
Les critères d'implantation des passages pour piétons peuvent d'une façon très générale être résumés comme suit :

- sur les voies principales où la fonction circulation est prépondérante, il est recommandé d'implanter les passages piétons aux carrefours à feux, afin d'amener les traversées piétonnes à s'effectuer en ces endroits là, considérés comme les plus sûrs;
- sur les voies de quartiers où circulation automobile et vie locale sont toutes deux importantes, il est recommandé de mettre suffisamment de passages piétons, environ tous les 80 à 100 m (en profitant des carrefours) de façon à répondre à la forte demande en matière de traversées;
- sur les voies de quartiers où la vie locale est prépondérante par rapport au trafic (rues commerçantes de centre-ville, zones 30), et induit des traversées piétonnes « spontanées » en tout endroit, il est recommandé de ne marquer aucun passage piétons afin de laisser les piétons libres du choix du lieu de leurs traversées. En contrepartie, la sécurité de celles-ci doit être assurée, notamment par des aménagements de modération de la vitesse.

Comment préserver les trottoirs face à la pression du stationnement ?

Différentes solutions existent :

- en premier lieu, faire respecter la loi. L'arrêt et le stationnement des véhicules sur les trottoirs sont en effet interdits en vertu de l'article R 417-10 du Code de la route. Il faut avant tout utiliser cet outil;
- deuxième solution, conserver, lorsque cela est justifié et possible, le stationnement latéral longitudinal sur la chaussée. Celui-ci constitue de fait une bonne protection du trottoir et ne fait pas obstacle au cheminement des piétons;
- enfin, dernier rempart, empêcher matériellement l'intrusion des voitures sur le trottoir, par exemple par l'implantation de mobilier anti-stationnement. Cette implantation doit par contre garantir la continuité des cheminements piétons et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et ne pas aggraver la prolifération déjà existante de mobilier (candélabres, poubelles, mâts, panneaux, cabines téléphoniques, etc.).Enfin, il ne faut pas négliger le risque de ces dispositifs qui finissent par légitimer le stationnement sauvage là où il n'existe pas d'empêchement physique.

Quel éclairage ?

Comme tout usager de l'espace public, le piéton doit voir et être vu, de nuit comme de jour, pour se repérer et trouver son chemin mais aussi pour anticiper les risques potentiels (obstacles, interactions avec d'autres usagers). La lumière est en outre au service de valeurs esthétiques, sociales, capables de donner plus d'urbanité aux espaces publics. À la bonne conception des aménagements doit donc être associé un bon éclairage de la voie et de ses
abords. Il est à noter qu'un éclairage d'ensemble est préférable à des éclairages ponctuels (limités par exemple au droit des passages piétons). Ces derniers peuvent en effet avoir des conséquences négatives (effets de trous noirs, non perception d'un piéton traversant hors du passage, etc.).

Quels aménagements pour une meilleure complémentarité transports collectifs/ piétons ?

Il convient déjà de s'assurer de la bonne accessibilité à pied des arrêts, ce qui implique leur signalisation, l'assurance de la sécurité et du confort des cheminements qui y mènent, le traitement des coupures afin de raccourcir les parcours. Sont préconisés les arrêts sur voie de circulation, ou avec un quai en avancée de trottoir. Ce dernier type présente plusieurs avantages : mise en évidence de l'arrêt et approche facilitée du trottoir par le bus, meilleure visibilité réciproque des usagers piétons et du bus, absence de stationnement illicite sur l'arrêt, abribus et usagers en attente ne gênant pas la circulation des piétons sur le trottoir du fait d'un emplacement réservé à l'embarquement, aménagement sécurisant pour les traversées piétonnes.

D'une façon générale, les passages piétons doivent se situer à l'arrière de l'arrêt pour une meilleure sécurité. Enfin, outre l'aspect dimensionnement, l'aménagement de l'arrêt doit prendre en considération le confort des piétons en attente.

Les cyclistes

L'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 précise qu'à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. C'est ainsi que tous travaux de rénovation de la voirie urbaine constituent une opportunité pour réorganiser différemment l'espace en faveur des piétons et des cyclistes et donc devraient permettre à court terme de bénéficier d'un réseau cyclable complet suffisamment maillé.

Éléments sur la sécurité routière

Milieu urbain

45 % des tués à bicyclette;
44 % des accidents impliquant un cycliste (38 % des tués) se produisent en intersection;
19 % des accidents impliquant un cycliste (24 %des tués) se produisent de nuit.

Gravité

la gravité des accidents avec cycliste impliqué est inversement proportionnelle à la taille de l'agglomération et liée aux vitesses pratiquées par les automobilistes; on relève :
13 tués pour 100 victimes en rase campagne, 2 à 3 tués pour 100 victimes en milieu urbain (selon la taille de l'agglomération).

Éléments à connaître sur les cyclistes et conséquences sur l'aménagement

Il existe différentes catégories de cyclistes, du sportif à l'écolier, d'où différentes perceptions du risque, différents niveaux d'expérience, différents comportements dans la circulation.
Deux facteurs principaux se retrouvent souvent dans les accidents impliquant un cycliste : le différentiel de vitesse avec les usagers motorisés; la mauvaise perception réciproque.
Ce constat va conditionner la nature des divers types d'aménagement nécessaires pour la sécurité des cyclistes.

Le différentiel de vitesse

En cas de choc, le différentiel de vitesses entre cyclistes et automobilistes ou entre cyclistes et cyclomotoristes (ou motards) est un facteur important d'accidents corporels, ou de leur aggravation. Par ailleurs, le différentiel est en lui même générateur d'accidents car il ne permet pas l'espace temps d'adaptation nécessaire à la situation pour éviter l'accident.

Quelques règles et recommandations essentielles pour la sécurité des cyclistes

La modération de la vitesse des automobilistes est toujours à rechercher pour une meilleure sécurité des cyclistes. Elle est également profitable à la sécurité de tous, en particulier des piétons, et à la qualité de vie locale; distances minimales latérales à respecter pour doubler un vélo :1,00 m en agglomération; 1,50 m en rase campagne.

Les aménagements en ville

- En zone 30, pas d'aménagement particulier pour les cyclistes, sauf contresens éventuellement;
- sur voies à 50 km/h, aménagement (plutôt) de type bandes cyclables;
- au-delà de 50 km/h, aménagement (plutôt) de type pistes cyclables;
- en aire piétonne, les cyclistes sont autorisés à circuler à l'allure du pas. Cette

cohabitation ne pose pas de problèmes de sécurité.

En rase campagne

L'équipement des accotements permet de rendre la route plus accueillante aux cyclistes sur les voies à fort trafic. Pour ces voies, la recherche d'itinéraires séparés de type piste ou chemin agricole est le premier réflexe à avoir, surtout à proximité des zones urbanisées; l'enjeu sécurité est faible sur les routes tranquilles.
Trois rappels

- les aménagements cyclables sont réservés aux seuls cyclistes (les cyclomotoristes n'y sont autorisés que par décision de l'autorité investie du pouvoir de police signalée sur le terrain, cas limités);
- largeur des bandes cyclables :
  - recommandée : 1,50 m hors marquage;
  - minimale (sur des points singuliers) : 1,00 m hors marquage ;
- largeur des pistes cyclables :
  - recommandée : entre 2,00 m et 2,50 m pour pistes unidirectionnelles; 3,00 m pour pistes bidirectionnelles;
  - minimale : 1,50 m pour pistes unidirectionnelles; 2,50 m pour pistes bidirectionnelles.

<u>La perception réciproque</u>

La perception réciproque entre cyclistes et autres usagers est très importante, notamment en carrefour où l'attention est très sollicitée.
La modération de la vitesse est le facteur déterminant pour la visibilité (ou perception) réciproque. Elle permet une augmentation de l'angle de vision et une meilleure prise d'information par l'automobiliste. Ceci est déjà acquis pour le cycliste et reste à acquérir pour l'automobiliste.
Il est souhaitable de compenser la petite taille du vélo par rapport aux autres usagers (véhicules légers ou lourds), par un équipement permettant de le rendre plus présent :

- éclairage (avant et arrière obligatoires lorsque la visibilité est insuffisante);
- dispositifs rétro réfléchissants (catadioptres avant, arrière, latéraux et sur pédales obligatoires);
- emploi de vêtements clairs.

L'environnement urbain et l'aménagement de la voirie doivent être les plus simples possible de sorte que l'automobiliste et le cycliste puissent se percevoir, comprendre facilement la manoeuvre à effectuer et se concentrer sur les conflits potentiels.
L'angle mort des véhicules aggrave la mauvaise perception du cycliste :

- sur-largeurs à prévoir de 0,50 m environ pour des aménagements longeant du stationnement automobile;
- protections en entrée/sortie des giratoires à envisager en sorte d'éviter que le cycliste ne se trouve coincé contre la bordure par la remorque des poids lourds (accidents rares mais graves).

Obstacles visuels

Absence de masque à la visibilité;

- suppression nécessaire du stationnement en amont des débouchés d'aménagements cyclables;
- écartement des pistes des façades et clôtures afin d'améliorer la visibilité réciproque entre cyclistes et riverains;
- rapprochement souhaitable de la piste cyclable de la circulation générale en carrefour pour améliorer la perception du cycliste;
- respect d'une distance dite « de visibilité » à dégager de tout obstacle sur la route principale pour un cycliste en provenance d'une route secondaire; cette dernière est calculée sur la base d'une vitesse correspondant au V 85 (vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers) et d'un temps dit « de visibilité et de traversée » dont les valeurs préconisées sont de 8 s pour un stop et 10 s pour un cédez le passage, augmentées d'1 s en présence d'un tourne-à-gauche ou d'une chaussée à 3 voies, pour la route principale ou d'une rampe, pour la route secondaire.

Angle de vision

La recherche de l'orthogonalité dans les conflits doit être systématique lors des aménagements en carrefour.
Une qualité de la voirie au service d'une meilleure prise en compte de la sécurité des cyclistes. Les cyclistes sont très sensibles à la

qualité et aux détails de la voirie dans leur progression. Toute manoeuvre imprévue, et donc surprenante, peut être source d'insécurité.
Citons notamment :

- les « nids de poule » et bourrelets d'enrobés, facteurs de chute ou de changement brusque de trajectoire;
- les bordurettes en accès d'aménagement cyclable, surtout lorsque cet accès s'effectue en biais;
- les caniveaux en mauvais état, les grilles d'assainissement mal orientées;
- les revêtements irréguliers, gravillonnés ou mal entretenus;
- les obstacles (attention en particulier au choix des séparateurs entre cyclistes et automobilistes).

Aménagements de carrefours

La simplicité et la compacité des carrefours permettent souvent une meilleure compréhension des manoeuvres à effectuer et des zones de conflit potentiel.
Divers aménagements offrent au cycliste une meilleure sécurité dans leur manoeuvre de tourne-à-gauche (visibilité, positionnement) :

- la transformation des pistes en bandes cyclables;
- les sas (stockage des cyclistes devant les automobiles arrêtées), pour les carrefours à feux
- les couloirs de présélection (voies intercalées réservées aux cyclistes).

La compacité des giratoires est à rechercher pour la sécurité des cyclistes (rayons faibles, entrées et sorties à une voie, ...).
Le marquage spécifique des aménagements cyclables doit être interrompu lorsque ceux-ci ne sont pas prioritaires.
Les échanges dénivelés situés fréquemment en périphérie d'agglomération constituent souvent une coupure dangereuse des itinéraires cyclables (franchissement des divergents et convergents). La prise en compte des cyclistes y est indispensable
L'ouverture des voies bus aux cyclistes ne pose pas de problème de sécurité dans la cohabitation avec les transports en commun. En effet, la vitesse moyenne d'un cycliste urbain est équivalente à la vitesse commerciale des bus urbains (autour de 17 km/h). En conséquence, les manoeuvres de dépassement sont très rares. Toutefois, pour un couloir fermé, la largeur minimale préconisée est 4,30 m notamment en montée où la vitesse du cycliste sera plus faible. Inversement, en descente, un couloir de 3,50 mètre peut être suffisant.

Les personnes à mobilité réduite

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » dispose dans son article 45 que la chaîne du déplacement, donc la voirie et les aménagements des espaces publics en milieu urbain, soit accessible aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

40% de la population répond « oui » à la question : « Ressentez-vous parfois une gêne et des difficultés à évoluer dans votre environnement, à accéder aux transports, à évoluer dans le cadre bâti ? ». Le vieillissement de la population, le papy boom issu du baby boom de la fin des années 1940 va accentuer ce constat. L'INSEE prévoit que, vers 2030, 28% de la population aura plus de 65 ans et le nombre des plus de 80 ans va doubler.

Les Personnes à Mobilité Réduite sont toutes les personnes qui rencontrent des difficultés dans leurs déplacements qu'elles soient temporaires ou permanentes, telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et des personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette).

Les décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, l'arrêté du 31 août 1999 (en cours de modification afin de prendre en compte toutes les déficiences, publication d'ici fin 2006) et la circulaire du 23 juin 2000 prescrivent précisément ce qu'il faut faire, quand il faut le faire et comment le faire, pour que la voirie urbaine soit accessible à tous.
Ces dispositions s'appliquent aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la

structure ou de l'assiette de la voie, aux réfections de trottoirs.
L'approche de l'accessibilité de la ville est nécessairement permanente et globale.

Les cheminements

Les trottoirs :

- largeur minimale sans obstacle recommandée de 1,80 m
- largeur minimale sans obstacle réglementaire de 1,40 m ou 1,20 m si aucun mur ou obstacle des deux côtés

Les bateaux (abaissements de trottoirs aux droits des traversées piétonnes)**:**

- Abaissements de trottoir pour traversées piétonnes ; 1,20 m minimum horizontal pour la partie située à l'arrière du bateau.
- Pour les rampants : pente 12% maximum
- Obligation d'un signal d'éveil de vigilance (dispositif podotactile) sur toute la largeur du bateau et à 0,50 m du bord du trottoir.

Les pentes :

- 5% maximum, toléré 8% maximum sur 2 m de long et 12% maximum sur 0,5 m de long.
- un palier de repos , de 1,40 m de long minimum et horizontal, est nécessaire tous les 10 m pour les pentes supérieures à 4%, en haut et en bas de toute pente et à chaque changement de direction.
- un garde corps doit être installé pour des dénivelés supérieures à 0,40 mètres.

Les ressauts :

- 2 cm maximum et 4 cm maximum si chanfrein avec pente au 1/3. Les « pas d'âne » sont interdits et, entre deux ressauts successifs, il faut un minimum de 2,5 mètres.

Les dévers :

2% maximum en cheminement courant.

Les sols :

- Les revêtements de surface devront présenter un uni parfait, notamment on proscrira si possible les émergences de réseaux *(plaques d'égouts, couvertures de chambres de tirage, bouches à clés)*
- les trous et fentes dans le sol doivent être inférieurs à 2 centimètres.

Bornes et poteaux :
(fascicule AFNOR P 98- 350) dimensionnement : largeur et hauteur sont associées pour faciliter leur détection à la canne (cône de détection). La recherche de couleurs apportant un contraste par rapport à l'environnement est recommandée.

Obstacles en porte-à-faux :
Les obstacles en saillie situés en porte-à-faux à moins de 2 m de hauteur doivent être rappelés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas au sol dont la partie basse est à 0,40 m maximum de préférence.

Stationnement :

- En et hors agglomération, au moins une place réservée GIC* ou GIG* et accessible toutes les 50 places.
- Largeur de la place : 2,50 m + 0,80 m (total 3,30 m) pour la descente du véhicule par la gauche. *(Penser aux abaissés nécessaires pour rejoindre le trottoir à proximité).*
- Une signalisation verticale et horizontale d'affectation est obligatoire.

Feux de signalisation :

Dispositif de répétition sonore ou tactile des figurines piétons conforme aux normes permettant aux aveugles et mal voyants de connaître la période de traversée des piétons. (*Message imposé par l'arrêté du 08/04/2002).*

Postes d'appel d'urgence :

En et hors agglomération, il faut qu'ils soient utilisables par les personnes circulant en fauteuil roulant. Leur accessibilité est conditionnée par celle des cheminements et du stationnement.

Emplacements d'arrêt de transports collectifs ou scolaires :

leur accès doit être aisé, sans obstacles ni allongement inutile d'itinéraire et bien signalé - en et hors agglomération, ils doivent être conçus de manière à faciliter l'accès à bord des véhicules.

Ce document a été rédigé sous la direction de Pierre BLAIS, par :
A. ARRONDO, I. AUDENIS, N. BARRAL, D. BERENGER, D. BERTHELOT, P. BLAIS, D. BONFORT, M. DELENNE, M. GARNIER, J-Y. GELIN, G. GIESSNER, M. LIEUTIER, M. KAPFERER, L. PÉRALLAT, M. VALENTIN, G. ZABINI.

Associations ayant participé à la Commission de préparation du Livre Blanc :
C.I.Q. : 3 BONS DIEUX, 3 SAUTETS-PALETTES, BRUNET, CUQUE-ST JÉRÔME, FACULTÉ, EST, GRANETTES-PEY BLANC-ST MITRE-SOUQUE, LAUVES-PLATANES, LUYNOIS, MALOUESSE, MALOUESSE-BON RENCONTRE, MAZARIN, MILLOIS, NORD-EST, PASTEUR-TAMARIS, PIGONNET, PONT DE L'ARC, PUYRICARD, SUD DE LUYNES, VENELLES.
Autres associations : ADAVA-ADTC, AECV D'EGUILLES, CAP 21, ADEPAC DE PERTUIS, CPIE, ECASE, 1000 DÉCIBELS.