



**AVIS DE L'ADSR
ENQUETE PUBLIQUE 21/10 AU 25/11/2013
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS – PAYS D'AIX**

PREAMBULE

Tout en se félicitant de la vivacité du développement économique de la CPA, le manque d'infrastructures de transports en commun performantes devient de jour en jour de plus en plus critique. L'absence de connexions performantes entre les pôles d'activités et les plaques tournantes que représentent les gares d'Aix TGV, la gare St Charles ainsi que l'aéroport de Marignane devient chaque jour un handicap criant du bassin d'emplois.

LIAISON EST-OUEST AIX EN PROVENCE- GARE AIX TGV

L'ADSR se félicite de la création du Pôle d'Aillane ainsi que de sa liaison de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec Aix en Provence. Cependant l'ADSR émet de sérieux doutes de l'efficacité de ce TCSP quant au raccordement de ce dernier au carrefour RD9/A51 qui, à ce niveau, se mélange avec le flux routier.

Par ailleurs, la création de la gare ferroviaire du pôle multi modal devra être financée afin de renforcer la connexion entre ces différents modes de transports.

Par contre l'ADSR dénonce avec la plus grande vigueur l'absence de projet de TCSP connectant le pôle d'Aillane avec la gare d'Aix TGV.

En effet, avec plus de 2,4 millions de passagers par an et en l'absence de transport en commun efficace cette gare génère un flux routier important contribuant très largement à la surcharge de la RD9.

Un transport en commun efficace c'est nécessairement un TCSP qui permet de garantir les temps de trajet incitant ainsi les voyageurs à l'emprunter pour se rendre à la gare (ou en revenir).

Cette infrastructure, accompagnée d'une desserte locale des zones d'activités, cheminant à proximité des lotissements situés le long de son parcours serait très rapidement rentabilisée.

La CPA ne peut décemment pas attendre une hypothétique liaison ferrée Aix/gare Aix TGV/Marignane projeté à ce jour en 2040 par le Conseil Régional.

L'ADSR propose de mettre en étude de réalisation, au plus vite, la réalisation d'un TCSP entre pôle d'Aillane et la gare d'Aix TGV puis jusqu'à Marignane.

A noter que cette orientation impose d'arrêter immédiatement le projet de dédoublement de la RD9 dans le secteur du Réaltor. En effet le tracé retenu, faute d'espace suffisant entre le bassin et les lotissements ne permet pas l'implantation d'un TCSP.



LIAISON NORD/SUD – CONNEXION AVEC MPM

Le PDU ne prévoit aucune disposition permettant de mieux maîtriser les flux nord/sud avec MPM.

On constate aujourd'hui une sous-utilisation de la voie ferrée Aix-Marseille, des encombrements chroniques de l'A51 et A7 entre Marseille et Aix ainsi qu'un flux routier très élevé sur la RD543 entre Plan de Campagne et Calas.

L'ADSR préconise :

- De terminer le passage à 2 voies de la liaison ferrée Aix-Marseille, permettant d'accroître les fréquences des navettes, pour rendre cette infrastructure plus attractive,
- La création d'un TCSP entre les gares SNCF de Septèmes les Vallons et Aix TGV via la zone commerciale de Plan de Campagne contournant ainsi Calas par l'ouest,
- La prolongation de ce TCSP avec une liaison Aix TGV – la Duranne afin de connecter cette zone d'activités au réseau de transport en commun. Cette infrastructure est rendue encore plus nécessaire suite à la création de la ZAC sur le plateau de l'Arbois avec la création de plus de 3500 logements avec une seule voie d'accès routière.

Cette infrastructure sera rendue d'autant plus nécessaire avec la création de la ZAC de la Gare d'Aix TGV.

LIAISON EST-OUEST ZONE DE ROUSSET

Souffrant de la même défaillance chronique, la zone économique de Rousset est elle aussi totalement déconnectée des infrastructures lourdes de transport en commun.

Pour y remédier, l'ADSR préconise la remise en service au trafic voyageurs de la voie ferrée Gardanne –Rousset et la réouverture de la gare ferroviaire de Rousset.

L'adaptation de cette infrastructure permettrait de soulager le trafic routier sur les RD6 et la RD7. Elle faciliterait grandement la connexion avec Aix en Provence, la gare d'Aix TGV et Maignane via les infrastructures citées dans les chapitres précédents.

CONCLUSIONS

La réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'impérieuse nécessité de garder et d'accroître l'attractivité économique du bassin d'emplois nécessitent une volonté renforcée dans le déploiement de structures de transports en commun performantes et efficaces tant en investissements qu'en coûts de fonctionnement.

Là où n'existe pas de structure ferrée, l'ADSR préconise la création de voies dédiées à la circulation de bus.

Ces circulations devront être à des fréquences élevées en particulier aux heures d'entrée et sorties de bureau. Les horaires devront être étudiés de sorte à faciliter les connexions entre les différents modes de transport.

Sous-jacent à ces infrastructures, il sera nécessaire de développer des réseaux de minibus afin de rabattre la clientèle au plus vite sur les infrastructures plus lourdes de transport. La création de pistes cyclables sera également de nature à faciliter ces rabattements.

A Cabriès le 21 novembre 2013.

Le Président,

Marc Faure