



FEDERATION DES CIQ DU PAYS D'AIX

PDU METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE ENQUETE PUBLIQUE CONTRIBUTION FEDERATION DES CIQ DU PAYS D'AIX BASSIN d'AIX-EN-PROVENCE 20/05/2021

La fédération des CIQ du Pays d'Aix constate que le PDU soumis à la présente enquête publique propose un plan global correspondant à un investissement important de plus de 7 Md€ sur la période 2020-2030 visant à couvrir l'ensemble des diverses modalités de transport.

Observations générales

La première remarque que la fédération souhaite faire est de souligner que la compatibilité du PDU avec les 25 plans locaux de mobilités (PLM) qui « *identifieront un plan d'actions opérationnelles¹, un calendrier et des financements partenariaux* » n'est aucunement assurée et ce d'autant que l'élaboration de ces PLM est programmé sur les 5 ans à venir à raison de 5 par an. Cette critique figure aussi bien dans l'avis du préfet des Bouches du Rhône (« *en effet ce PDU détaille peu le contenu des PLM et il n'est pas prescriptif envers les PLM donnant peu de lisibilité sur leur contenu* ») que dans celui de la MRAe.

¹ Les PLM vont, à minima, préciser le réseau secondaire cyclable, identifier les continuités piétonnes, les pistes de véloroutes, les lignes TC complémentaires, les zones 30.... ,

Fédération des Comités d'Intérêts des Quartiers des Communes du Pays d'Aix en Provence

Siège social : le Ligourès Place Romée de Villeneuve 13090 - Aix-en-Provence

Adresse postale chez la Pdte : Michèle BARRAL 1346 Ancienne Route des Alpes 13100 - Aix-en-Pce

Téléphone : 04 42 21 35 23 / 06 07 45 59 01 e-mail : michele.barral@wanadoo.fr

La fédération partage les autres fortes réserves émises dans cet avis du Préfet, notamment le fait que ce PDU est actuellement sous financé de manière très importante tant en dépenses d'investissement (il manque de l'ordre de 200M€ en moyenne par an) qu'en dépenses de fonctionnement (il manque de l'ordre de 350 M€ par an), qu'il ne fait pas l'objet d'une programmation réaliste et hiérarchisée des projets, qu'il fixe des objectifs en matière de gaz d'effet de serre d'un niveau inférieur à ceux prévus dans le SRADET, et que les objectifs affichés en matière de parts modales des divers modes de déplacement sont peu ambitieux et se situent tous en dessous de ceux prévus dans le PDU du Grand Lyon .

La fédération constate aussi que l'avis de la MRAe est critique sur de nombreux points de ce programme, critiques qu'elle partage en tous points. Dans la synthèse figurant dans le substantiel avis de 20 pages établi en mai 2020, la MRAe *« note l'inflexion du PDU qui tranche avec les positions passées, souvent tournées vers l'usage de la voiture mais elle considère aussi que le PDU, dans sa forme actuelle, manque encore d'ambition notamment en termes de réduction du nombre quotidien de véhicules sur le réseau public et vis-à-vis des enjeux de santé publique Elle recommande de mettre en place dans le cadre du PDU une zone à faibles émissions sur un secteur large de Marseille et d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions sur la ville d'Aix en Provence...Les autres recommandations concernent la justification des projets routiers, **la priorisation à l'aide de critères notamment environnementaux** des projets dans l'hypothèse où l'ensemble des ressources financières ne pourrait être mobilisée ... »*

De manière plus détaillée, la MRAe observe que certains objectifs quantitatifs varient selon les chapitres du PDU et que plusieurs d'entre eux sont inférieurs à ceux figurant dans des documents de rang supérieur. A titre d'exemple, le SRADET prévoit une réduction de 47% des émissions de PM 10 par rapport à 2012, réduction qui n'est plus que de 37% dans le PDU (objectif 21). Les écarts sont encore plus significatifs pour la part modale prévue pour le vélo : 12,5 % en 2030 dans le SRADET mais seulement 5% au même horizon pour le PDU.

Elle constate aussi que pour déterminer les diverses parts modales, le PDU utilise la notion de « déplacements » et quasiment jamais celles, pourtant centrales au regard de l'appareil statistique national en matière de transport, de « voyageurs - kilomètres » et de « véhicules-kilomètres ». Partant de ce constat surprenant, elle recommande de compléter les informations figurant dans le PDU par des données formulées en « voyageurs–kilomètres » et « véhicules -kilomètres ». La fédération fait observer que de telles données sont pourtant disponibles (cf rapport d'activité de Keolis relatif à la délégation de service public Aix en bus) et qu'il est également regrettable que des critères aussi importants que le temps passé dans les trajets

ou la distinction dans les flux entre origine et destination ne soient pas évoqués dans ce PDU.

Comme le préfet, la MRAe constate l'impasse financière du projet et recommande de prioriser l'ensemble des objectifs retenus à l'aide de critères notamment environnementaux.

La MRAe note aussi que les mesures prévues en matière de limitation de stationnement sont trop timides et en retrait par rapport aux mesures décidées dans d'autres métropoles comme celle de Lyon.

S'agissant de la qualité de l'air et des risques sanitaires, la MRAe constate que les investissements prévus par le PDU ne permettront pas de réduire de manière importante l'exposition aux pollutions atmosphériques. A titre d'exemple pour les Nox, les cartes figurant dans le PDU montrent des concentrations comprises entre 24 et 79µg/mètre cube alors que la valeur guide de l'OMS est de 20µg/mètre cube.

La fédération fait observer qu'il y a lieu de tenir compte du récent arrêté préfectoral du 22 décembre 2020 qui en raison des « *risques sanitaires avérés et documentés dus à la proximité d'axes routiers à forte circulation tels que les autoroutes A8 et A51* » a rejeté la demande d'autorisation environnementale présentée à propos de la ZAC de la Constance à Aix-en-Provence.

La MRAE recommande enfin de mieux justifier le maintien dans le PDU de demandes de création ou de compléments d'échangeurs autoroutiers dont l'analyse d'impact est insuffisante.

Financement du PDU

L'évaluation financière de ce plan indique clairement qu'à l'heure actuelle, l'équilibre financier n'est pas assuré (cf supra) Dès la création de la métropole, les autorités locales ont interpellé le Gouvernement en lui rappelant les engagements pris lors de la création de cette dernière mais celui-ci, sans écarter une intervention complémentaire de l'Etat, a appelé la métropole à prioriser davantage la mobilité dans ses choix budgétaires. Pour l'instant, on est dans une impasse puisque « *la métropole s'engage à produire un effort budgétaire exceptionnel dont l'ampleur dépend des discussions à venir avec l'Etat dans le cadre de l'assemblée métropolitaine au début du prochain mandat* ».

En attendant cet arbitrage futur, la fédération indique que d'autres voies de financement peuvent être mobilisées. Elle rappelle que le récent rapport de la

CRC PACA de juin 2020 sur la métropole AMP a émis une vive critique sur les choix budgétaires opérés ces dernières années. « *La métropole devrait s'attacher à réviser à leur juste valeur le montant des attributions de compensation (AC) versées à ses communes membres qui avaient fortement augmenté avant la création du nouvel ensemble métropolitain. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour la métropole qui, si elle persistait à redistribuer l'essentiel de la fiscalité levée sur son territoire, ne saurait être en capacité de financer et donner corps aux projets ambitieux de développement et de mise en valeur du territoire* ».

Les dépenses de transfert par habitant (362€ pour AMP) sont de loin les plus élevées de toutes les métropoles alors qu'elles ne sont que de 150€ pour la métropole de Lyon, 183€ pour la métropole de Nice Côte d'Azur, 132€ pour celle de Nantes, 80€ pour celle de Rennes (cf tableau relatif aux 20 métropoles page 27 du rapport CRC PACA).

Observations détaillées

Au-delà de ces remarques de principe qui devraient conduire à divers ajustements du projet de PDU, la fédération ne remet pas en cause l'économie générale de ce PDU et notamment sa déclinaison pour le bassin d'Aix en Provence mais elle fait les observations suivantes :

- la fédération est totalement opposée au « *réaménagement de voiries prévu au niveau du projet d'échangeur A8-A51 pour contribuer à la diminution du trafic de transit dans les quartiers ouest (page 204)* ». Elle a vivement contesté les trois variantes de ce projet aberrant sur tous les plans lors de la concertation publique qui a eu lieu en octobre 2019 (cf la contribution de la fédération en pièce jointe). S'il était réalisé selon la version 2 choisie à l'issue de la concertation, cet échangeur constituerait le second plus grand viaduc urbain des Bouches du Rhône.

La fédération souligne aussi le poids financier de ce projet au regard du faible nombre de véhicules concernés. Il implique en effet des engagements à hauteur de 4,8 M€ pour la métropole, 6M€ pour le département et 1,2 M€ pour la ville d'Aix (le solde étant apporté par VINCI) alors même que le plan de financement de ce PDU est très insuffisant. Elle renouvellera cette position lors de l'enquête publique qui aura lieu fin 2021. A noter que ce projet, évalué en 2016 à 50M€ HT est aujourd'hui estimé à 64 M€ HT. Les contributions des collectivités locales évoquées ci-dessus devraient donc augmenter également.

- les 3 lignes de bus à haut niveau de service envisagées dans la partie ouest de la ville d'Aix sont nécessaires pour désenclaver notamment le pôle d'activités d'Aix en Provence. La fédération souligne cependant à ce sujet que les 2 lignes nouvelles prévues sur les relations gare routière / les 3 Pigeons d'une part et gare routière / Duranne Arbois d'autre part devraient en partie emprunter la voie ferrée à voie unique Aix – Rognac. Le projet de DPU qui a été établi en 2019 indique à ce sujet qu'une « *étude de faisabilité est engagée pour étudier les conditions d'utilisation de la voie ferrée Aix- Rognac sur une grande partie de son trajet et permettra de s'assurer de la faisabilité des circulations de bus sur la voie ferrée et de la compatibilité avec les services fret existants* ». Cette solution dite du « platelage » qui a souvent été évoquée par les autorités municipales semble aujourd'hui abandonnée depuis qu'une étude très complète de la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) rendue publique en juin 2020 a montré le caractère irréaliste de ce projet. Une autre solution qui pourrait s'avérer prometteuse serait d'assurer ces liaisons par un tram-train, technique éprouvée et déjà utilisée dans de nombreux pays européens. Cette solution est notamment défendue par une association locale <https://www.tramtraindupaysdaix.com>. Une étude objective doit être menée par la métropole.
- s'agissant du prolongement de la ligne BHNS mise en service à l'automne 2020 qui doit aboutir au pôle d'échanges multimodaux (PEM) de Malacrida, ce projet reprend celui qui avait été initialement prévu lors de l'établissement de cette ligne du BHNS et auquel les autorités concernées ont renoncé à la suite de l'opposition de certains riverains. La reprise de cette prolongation est donc d'une grande utilité mais le tracé à partir du Krypton emprunte, semble-t-il, si on se fonde sur les cartes du PDU, les rues Jean-Paul Coste et Henri Mauriat. La fédération fait remarquer à ce sujet qu'une alternative desservant les établissements scolaires et les espaces sportifs du Val de l'Arc et empruntant l'avenue de l'Arc de Meyran peut aussi être envisagée, et souhaite que cette alternative fasse l'objet d'une étude attentive
- les 14 lignes du réseau express métropolitain correspondent pour l'essentiel aux lignes existantes
- s'agissant de la proposition relative à la nouvelle halte ferrée de la Calade, la fédération fait observer qu'elle ne dispose pas d'un parking relais, ce qui est un non – sens. Celui prévu à Lignane, trop éloigné, ne peut en faire office. La fédération soutient par ailleurs la création de la halte ferrée de Venelles

- le système vélo global proposé dans le PDU, outre qu'il ne fait aucune référence au schéma national des véloroutes actualisé en 2020, souffre du fait que la très grande majorité des voies envisagées sont non pas des pistes cyclables dédiées aux vélos mais des bandes cyclables où la sécurité des cyclistes n'est pas assurée. Par ailleurs, seul le réseau vélo structurant est présenté alors que le maillage fin qui doit irriguer nombre de quartiers est ignoré. Si ce maillage dépend du futur Plan Local de Mobilité, il sera essentiel de le créer. La fédération soutient bien évidemment les positions défendues en la matière par l'ADAVA

- les nombreux points noirs recensés sur le territoire aixois impliquent des mesures d'ampleur. La fédération en avait fait une liste détaillée en 2015 grâce à un travail de fonds de ses CIQ adhérents. Si certains d'entre eux ont été réglés depuis, les plus importants restant à traiter en urgence sont ceux relatifs à :

- la RN 296 qui doit être requalifiée en voie express compte tenu des flux enregistrés (100 000 véhicules /jour sur la partie ouest et 75 000 sur la partie nord). Le réaménagement doit fournir à ses très nombreux riverains des accès sécurisés et arriver à supprimer les files d'attente qui se créent au croisement RN296 sud-RD14
- la traversée de Célony (25 000 véhicules /jour) qui nécessite la réalisation en priorité du contournement « court » en attente depuis des années avec des entrées-sorties au nord et au sud en direction du centre du village
- l'aménagement de la liaison entre la RD 9 et l'A 51 (100 000véhicules/jour), lieu de bouchons monstrueux à chaque fin de journée dans le sens retour vers Aix, les files en arrêt quasi-total se formant dès l'échangeur de l'Arbois
- la jonction entre la route de Meyreuil (D58h) et l'avenue Malacrida via le Pont des Trois Sautets. La construction d'un nouveau pont sur l'Arc en amont permettrait de faire sauter le bouchon actuel et de laisser le vieux pont dédié aux modes actifs.

Il est à noter que le raccordement de la RN296 avec la RD7N génère lui aussi des embouteillages importants et dangereux et qu'il n'est pas prévu de le modifier dans le projet de requalification de la RN 296 en cours d'étude. La fédération pense qu'il y aurait là matière à revoir ce raccordement.

Il y a lieu enfin de mentionner le point noir constitué par les problèmes de circulation constatés dans la partie est de la ville, notamment par le goulot d'étranglement constitué par la rue du RICM (16 000véhicules/jour), en principe interdite aux poids lourds de plus de 3,5T « sauf bus et services

publics », qui subit un trafic de transit de plus en plus important. Aucune nouvelle voie routière ne semble possible dans ces quartiers en raison de la géographie contrainte des lieux et d'un classement en zone N. La mise en place d'une ligne de bus directe entre les Platanes et Malacrida pourrait faire baisser le trafic de proximité dans ces quartiers et assurerait une liaison directe nord-est / sud-est inexistante à ce jour, qui desservirait au passage de nombreux établissements scolaires, le nouveau tribunal (à 5 mn à pied du RICM) et le pôle sportif de Carcassonne sans que les TC n'empruntent les boulevards circulaires de la ville

- la fédération ne peut qu'approuver la généralisation des zones 30 en dehors de l'hypercentre, à savoir dans la première couronne et autour des centralités de quartier.

CONCLUSION

La ville d'Aix subit une thrombose circulatoire extrêmement nocive pour la santé de ses résidents et qui fait perdre des heures improductives dans les bouchons. Toutes les études réalisées par ATMOSUD démontrent que les zones les plus polluées de la commune se situent dans le secteur sud-ouest de la ville agglomérée au niveau des autoroutes A8 et A51. L'arrêté du Préfet du 22 décembre 2020 relatif au projet de la Constance (cf supra) cite les « *risques sanitaires avérés et documentés dus à la proximité d'axes routiers à forte circulation tels que les autoroutes A8 et A51* ».

Cette situation provient

- de deux autoroutes qui se croisent au centre de son développement urbain et sur lesquelles convergent toutes les voies départementales
- d'un trafic de transit qui trouve pour partie son origine bien au-delà de la seule métropole Aix Marseille Provence
- d'un trafic de desserte locale qui utilise aussi ces autoroutes comme boulevards urbains.

Nous rappelons que la lutte contre la pollution est un problème de santé publique, que la France a déjà été condamnée par la Cour Européenne de Justice pour son manque d'efforts en matière de lutte contre la pollution, et que les taux maximum aujourd'hui en vigueur vont être dans les prochaines années encore fortement rabaissés par l'OMS (divisés par deux).

Il est temps de programmer et bâtir enfin des solutions efficaces pour :

- écouler ce trafic de transit métropolitain en dehors du centre de la ville agglomérée (liaison RD7N - CD9 pour accession rapide sans points bloquants aux zones d'activité des Milles et de l'Arbois par le nord)
- faire passer le trafic de transit interrégional voire international en dehors de la commune (liaison A7 Lyon – Gap via la vallée de la Durance), ce qui aurait par ailleurs le mérite de désenclaver ce territoire.

Pour la Fédération des CIQ
Sa Présidente



Michèle BARRAL