



**SCOT COMMUNAUTE PAYS D'AIX
ANALYSE ET PROPOSITIONS DE L'ADJR**

I - PREAMBULE

Les propositions présentées dans ce document émanent d'une analyse du diagnostic en vue de l'élaboration du SCOT de la CPA (doc juin 2011) ainsi que de l'expérience acquise par notre association au fil des années.

Le quotidien de nos concitoyens mais aussi l'actualité récente autour de la question de la Métropole nous montre à quel point l'enjeu des transports est devenu crucial pour notre territoire.

En regard de cet enjeu des déplacements, la région doit également relever le défi de la sauvegarde de l'environnement à la fois sous l'angle de la sauvegarde de la biodiversité et des paysages mais aussi de la réduction des gaz à effet de serre (GES).

Sur ce dernier point les transports routiers représentent 43% des GES (2007) sur le périmètre de la CPA, ce qui est un peu mieux que le bilan de la région PACA (52%), mais qui reste très en deçà de la moyenne nationale (32% source ministère développement durable).

La forte attractivité économique et un bilan démographique positif de la région depuis les années 70 ont conduit dans un premier temps à l'expansion des centres urbains, puis progressivement une extension des communes périphériques, en particuliers liés à des coûts d'accès au logement plus modérés.

Cette tendance s'est accompagnée en parallèle d'un fort développement des réseaux routiers, entraînant un accroissement des flux routiers sorte de cercle vicieux dont il est désormais primordial de sortir.

Ainsi le développement de ces infrastructures routières, et le mode d'urbanisation ont contribué à un fort accroissement des déplacements domicile-travail en véhicule particulier. Aujourd'hui on constate donc une saturation de nombreux axes routiers aux heures de pointe (ainsi qu'un accroissement de la durée de la pointe) sur les axes stratégiques de la CPA et plus largement des Bouches du Rhône.

Cependant le diagnostic fait apparaître un tassement de cette croissance depuis les années 90. Ceci peut constituer une opportunité pour passer d'un développement quantitatif à qualitatif.

Pour inverser cette tendance, l'ADJR considère qu'il est urgent de mettre la priorité sur l'utilisation des transports en commun, délaissé autant que faire ce peut l'utilisation du véhicule particulier et promouvoir les modes de déplacement doux.



II – ACTION IMMEDIATE

Sur le territoire de la CPA plusieurs sociétés, dépendantes de collectivités différentes, assurent l'organisation des transports en commun :

- Cartreize, (Conseil Général),
- Aix en bus (Aix en Provence),
- CPA,
- SNCF.

Le site internet « le pilote.com » regroupe l'ensemble des lignes et horaires de ces différents réseaux.

Proposition 1 ADSR :

- Améliorer la cohérence des horaires entre les différentes entités de transport, afin de faciliter au mieux les correspondances,
- renforcer la performance du logiciel permettant de calculer les correspondances entre les différents réseaux.

III LES TRANSITS AU SEIN DE LA CPA

III.1 Les constats

- Les pôles économiques sont desservis par des lignes de transports en commun « noyées » dans le flux routiers, donc engluées dans le flux routiers, sauf Vitrolles dotées d'une gare TER.
- La gare de Aix TGV est également desservie par des navettes bus incluses dans le trafic routier,
- Il en est de même pour les plus grosses communes (en nombre d'habitants) de la CPA, hors Aix en Provence, Pertuis et Venelles dotées d'une gare TER,
- l'existence d'un réseau ferrée peu utilisé ou des voies ferrées abandonnées.

III.2 Les Orientations stratégiques proposées par l'ADSR

Afin de mettre en place une réelle dynamique pour l'utilisation des transports en commun l'ADSR propose :

- de s'appuyer sur le réseau ferroviaire comme **ossature principale** des transports en commun. Ceci implique :
 - o des mesures en vue de densifier les lignes voyageurs existantes,
 - o la réouverture de lignes ferroviaires abandonnées.
- de créer une **ossature secondaire** par un réseau de transport en commun en site propre à base de bus (TCSP) reliant les pôles économiques, les zones d'habitats les plus denses. Ce réseau de TCSP sera fortement interconnecté au réseau ferroviaire
- de créer des lignes de bus en voie partagées afin de « rabattre » la clientèle sur les ossatures principale et secondaire ci-dessus.
- de renforcer énergiquement le réseau de pistes cyclables là aussi pour faciliter l'accès aux 2 ossatures pré-citées.

Les horaires des 3 infrastructures devront être cadencés et les interconnexions devront être étudiées afin de garantir des temps de parcours minimum.

(cf. annexe 1 : situation projetée)

Les politiques d'aménagement ont conduit à un mitage important du territoire par des acceptations massives de permis de construire en zone diffuse. Par ailleurs le réseau routier a consommé beaucoup de surface qui aujourd'hui font cruellement défaut par endroit pour la mise en place de couloirs réellement dédiés aux bus.

Quand cela sera incontournable, la récupération des surfaces nécessaires pour la mise en place de l'ossature secondaire (TCSP) se fera par réappropriation des surfaces des actuelles plateformes routières. Cette orientation conduira donc à une réduction de la vitesse de circulation des véhicules particuliers au profit des transports en commun.

III.3 L'Ossature Principale : le réseau ferroviaire

Pour faciliter les transits Aix <-> Marseille, l'ADJR est favorable aux aménagements envisagés par RFF afin d'accroître la cadence des rames sur la liaison ferroviaire : Marseille/Septèmes/Gardanne/ Aix en Provence.

Proposition 2 ADJR :

- Création d'une gare TER au futur pôle d'Aillane sur la liaison Aix en Provence – Rognac. Cette infrastructure contribuera ainsi à une interconnexion avec l'ossature secondaire TCSP,
- Création d'une gare TER à St Paul lez Durance pour connecter Cadarache et ITER

Proposition 3 ADJR : accélérer les études et la remise en service de la voie ferrée Gardanne <-> Carnoules à minima sur son tronçon Gardanne/Rousset afin de relier le pôle économique de Rousset aux autres infrastructures de la CPA.

(NB : RFF a missionné en avril 2012 le cabinet Egis pour étudier l'opportunité économique, sociale et environnementale de la réouverture de la ligne – réponse pour printemps 2013).

III.4 L'Ossature Secondaire : le réseau de TCSP « bus way »

D'un coût moindre, en investissement et exploitation, que le réseau ferroviaire, les lignes de « bus way » vont permettre de compléter les interconnexions non réalisées par le réseau ferroviaire.

Les cadences de bus devront être soutenues aux heures de pointe et être en cohérence avec les horaires de passages des TER.

Les amplitudes horaires seront larges pour également favoriser les transits vers Aix et Marseille pour la période nocturne et renforcées durant les périodes chômées (WE, congés, ...)

Proposition 4 ADJR : Création d'un bus way : Pôle d'Aillane – gare d'Aix TGV.

Outre le raccordement de la gare d'Aix TGV, cette ligne permettra de raccorder les zones d'activités des Milles et Pichaury.

- L'emprise de la RD9 actuelle entre le futur pôle d'Aillane et le rond-point de Lagremeuse sera adaptée afin de pouvoir accueillir 2 voies dédiées au TCSP ; en cas de contrainte foncière il pourra être envisagé de réduire la largeur des voies dédiées aux véhicules particuliers et par conséquent réduire également leur limitation de vitesse.
- Entre le rond point de Lagremeuse et la gare TGV, l'ADSR propose :
 - o la réalisation du contournement routier par le nord du bassin du Réaltor réservé aux véhicules particuliers et poids lourds en transit (tracé N2V),
 - o l'utilisation de l'actuelle RD9 par le transport en commun qui pourra alors resté en site partagé avec le flux routier local.
 - o **A noter que la solution retenue par le CG de dédoublement de l'axe routier RD9 au niveau du Réaltor par le sud reportera, par manque de place, la création du TCSP par le nord, dans une zone non habitée, rendant plus difficile la rentabilité de la ligne TCSP**

(cf. Annexe 2)

Proposition 5 ADSR : Liaison Nord/Sud : TCSP gare TER de Septèmes, via Plan de Campagne, la gare Aix TGV, L'Europole de l'Arbois.

S'appuyant sur le réseau ferré à Septèmes, cette liaison permettra de désengorger la RD543, d'alléger le transit sur l'A7 et garantira les temps de parcours pour atteindre l'Europôle de l'Arbois. En outre cette interconnexion permettra d'accroître le taux de remplissage du TER Marseille <-> Aix en captant la clientèle devant se rendre à Plan de Campagne, à la gare TGV ou à l'Europôle de l'Arbois.

Pour « sortir » de Septèmes en site propre, l'ADSR propose la couverture de la voie ferrée jusqu'au droit du chemin de Rigon. (cf annexe 3). Puis l'utilisation des routes existantes au sud de Plan de Campagne, puis la création d'une voie dédiée aux bus depuis le nord de la Voilerie jusqu'à la gare d'Aix TGV.

(cf. Annexe 3)

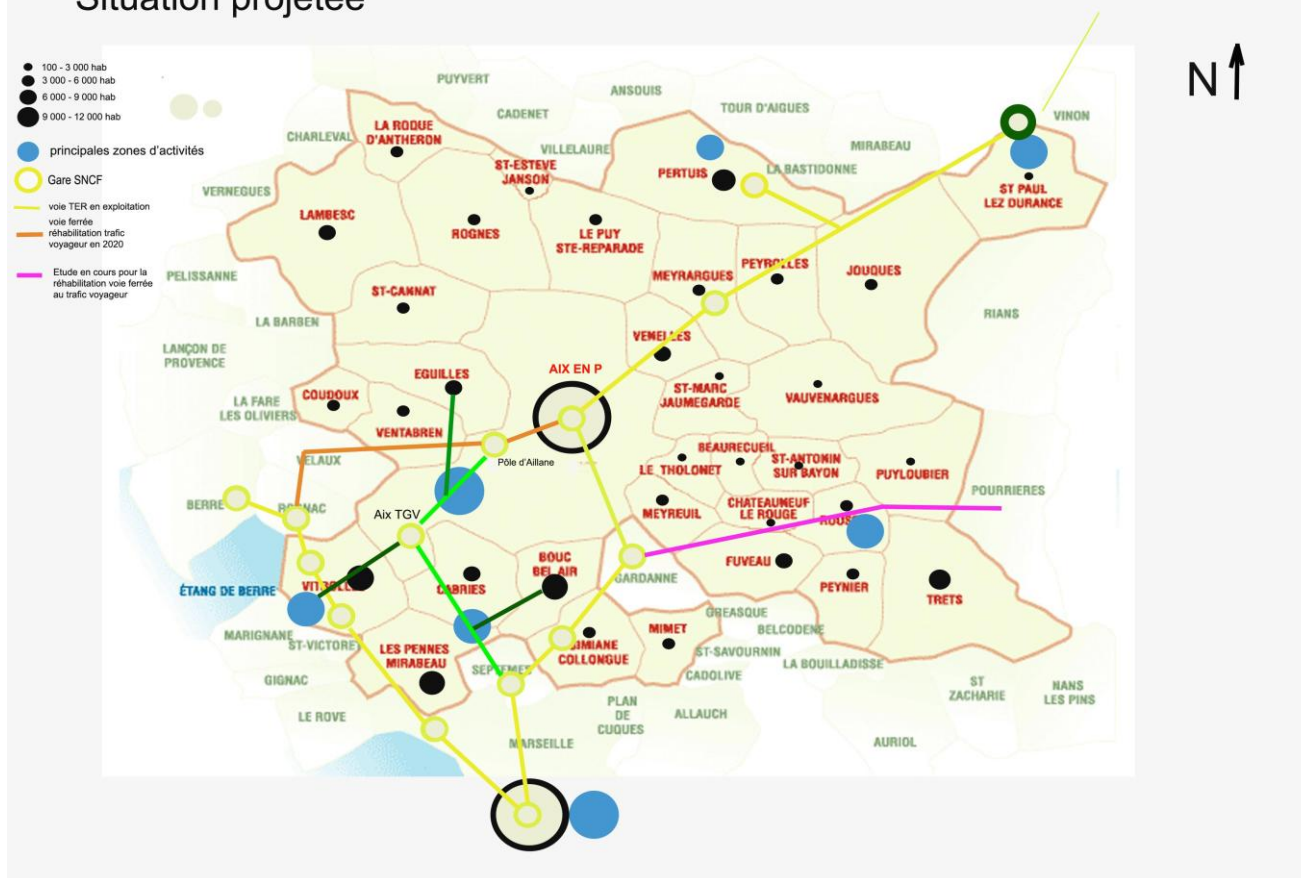
Proposition 6 ADSR : prolonger la liaison Nord/ sud jusqu'à Eguilles afin d'assurer la connexion avec la ligne 240 et faciliter ainsi la liaison avec Lambesc

A noter que la traversée d'Eguilles en site propre est à examiner avec soin pour réduire au maximum l'impact sur les terres agricoles ainsi que sur Natura 2000 qui se situe à l'ouest de la commune.

(cf. annexe 4)

ANNEXE 1

Situation projetée



6, Av Van Gogh – 13480 CABRIÈS

Web : <http://www.adsr.asso.fr>

e-mail : a.d.s.r@free.fr

Association agréée par arrêté n° 95-193 et 95-194 du 03 août 1995 au titre des articles L 121-8 et L 160-1 du code de l'Urbanisme



ADSR

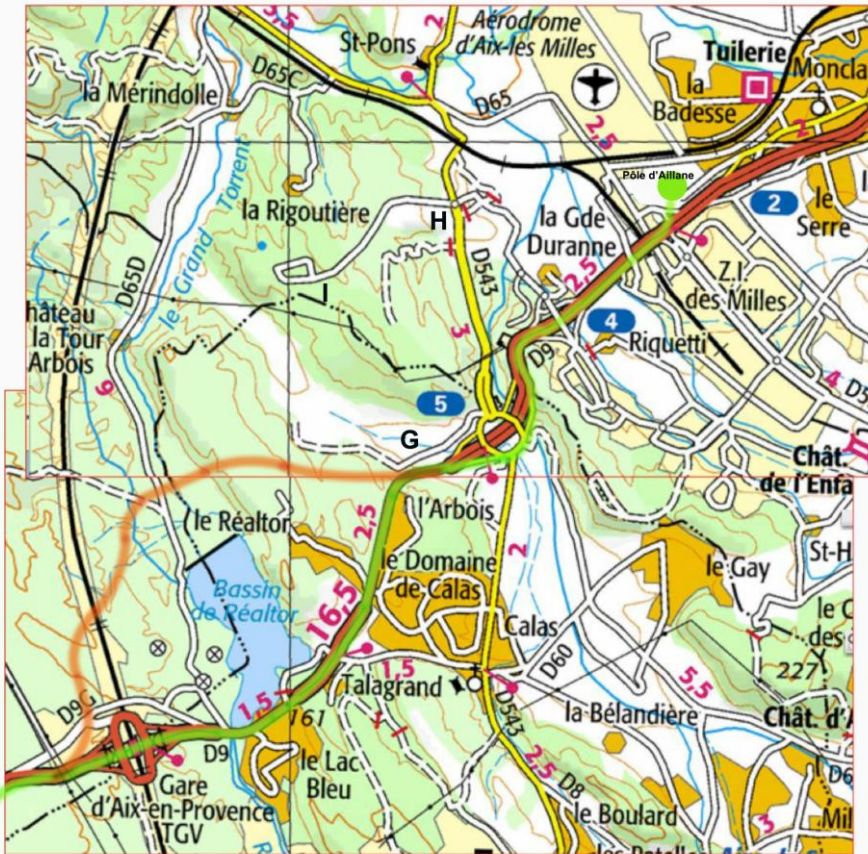
ASSOCIATION DE DÉFENSE DU SITE DU RÉALTOR ET DE SON ENVIRONNEMENT

ANNEXE 2 : Ligne TCSP Pôle d'Aillane – gare Aix TGV

Annexe 2 : TCSP gare Aix TGV - Pôle d'Aillane

Tracé routier N2V

bus-way



6, Av Van Gogh – 13480 CABRIÈS

Web : <http://www.adsr.asso.fr>

e-mail : a.d.s.r@free.fr

Association agréée par arrêté n° 95-193 et 95-194 du 03 août 1995 au titre des articles L 121-8 et L 160-1 du code de l'Urbanisme

ANNEXE 3 : Ligne TCSP Gare Septèmes – Europôle de l'Arbois via Plan de Campagne et gare d'Aix TGV

Cette connexion permettra de désengorger le flux routier de la RD 543, de renforcer le taux de remplissage du TER entre Marseille et Aix et de désengorger l'autoroute A7 entre Marseille et Septèmes.

- Gare TER – A : couverture de la voie TER,
- A – B autopont pour enjamber A51
- B – C utilisation de la voie existante avec aménagement de 2 voies pour le bus-way,
- C – D autopont pour traversée la RD6
- D – E : élargissement des voies existantes
- E – F : création de 2 voies dédiées au bus-way,
- F – gare Aix TGV ;; RD9 : possibilité de créer 1 voie bus-way pour chaque sens jusqu'à la gare TGV en utilisant le terre plein central de la RD9. (si nécessaire réduction de la vitesse des VL et PL pour rétrécir leur voie de circulation)
- Gare Aix TGV – G : utilisation de la RD9 actuelle (le trafic VL et PL transitant par le tracé N2V à créer,
- Aménagement Rond point de Lagremeuse : création d'une voie sur pilotis au-dessus du bassin de rétention (la largeur des 2 ponts est suffisante pour ajouter la voie supplémentaire pour le bus-way – prévoir une station permettant le changement de bus
- Lagremeuse – H : élargissement RD543 pour ajouter les 2 voies bus-way en intégrant également piste cyclable
- Point H : création 3^e voie sur le rond point par réduction du rond central,
- H – I : élargissement de la voie en utilisant le terre plein central



ADSR

ASSOCIATION DE DÉFENSE DU SITE DU RÉALTOR ET DE SON ENVIRONNEMENT



6, Av Van Gogh – 13480 CABRIÈS

Web : <http://www.adsr.asso.fr>

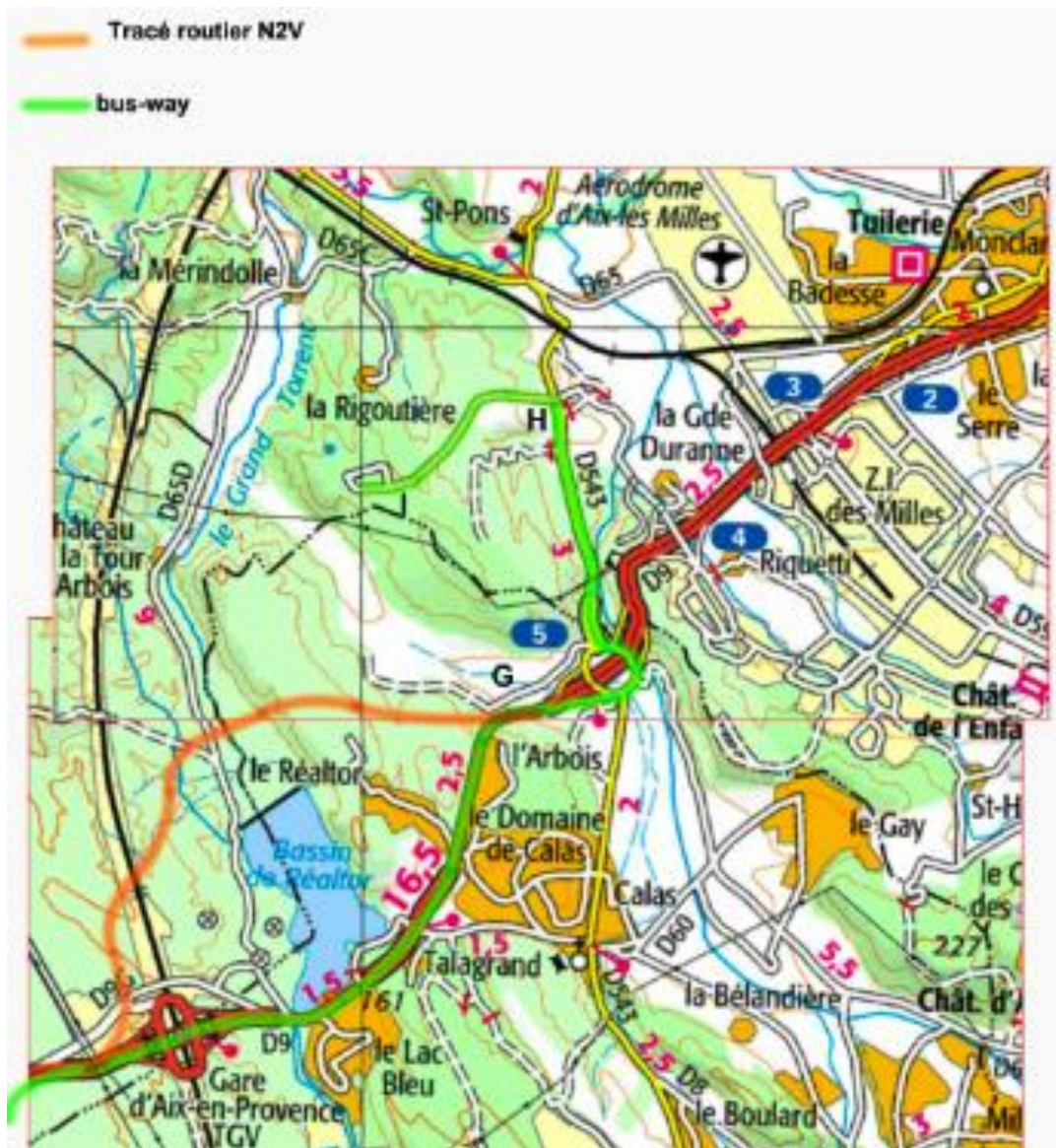
e-mail : a.d.s.r@free.fr

Association agréée par arrêté n° 95-193 et 95-194 du 03 août 1995 au titre des articles L 121-8 et L 160-1 du code de l'Urbanisme



ADSR

ASSOCIATION DE DÉFENSE DU SITE DU RÉALTOR ET DE SON ENVIRONNEMENT



6, Av Van Gogh – 13480 CABRIÈS

Web : <http://www.adsr.asso.fr>

e-mail : a.d.s.r@free.fr

Association agréée par arrêté n° 95-193 et 95-194 du 03 août 1995 au titre des articles L 121-8 et L 160-1 du code de l'Urbanisme

ANNEXE 4 : prolongement de la liaison Nord/Sud jusqu'à Eguilles

