



Avis ADSR
Enquête Publique PLU Aix en Provence
Du 08/12/2014 au 30/01/2015

On ne peut que se réjouir des orientations globales de ce PLU en matière de transport. En effet il est proposé de mettre en place les actions et infrastructures permettant de réduire la proportion de déplacements effectués en véhicules particuliers.

Cette orientation s'appuie sur le renforcement de l'intermodalité, l'accroissement et la modernisation de l'offre de transports en commun (TC), l'accroissement des infrastructures permettant les déplacements en mode doux.

L'ensemble de ces actions doit permettre d'améliorer de façon sensible la situation de la qualité de l'air et des niveaux sonores que subissent les habitants tel que rappelé dans le tome 2 du rapport de présentation

Le Tome 1 rappelle également l'importance pour l'économie locale de la gare TGV et son lien fondamental entre l'aéroport de Marseille Provence, les pôles 'activités et la commune d'Aix en Provence.

Nous notons également avec satisfaction que lorsqu'une offre de TC est performante et attractive, on note rapidement une croissance du taux de remplissage.

L'ADSR souhaite néanmoins attirer l'attention sur les points suivants.

DU VEHICULE PARTICULIER AU TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)

L'effort de développement des TC doit intégrer impérativement, sur les axes structurant à minima, la création de site propre.

En effet c'est la seule solution qui permet de garantir, en particulier aux heures de pointe, les temps de parcours. Ce qui est un élément essentiel pour les déplacements pendulaires pour se rendre au travail ou lorsque l'on souhaite prendre un train ou un avion.

La formulation « Car à Haut Niveau de Service » (tome 3 p23) n'est pas assez précise et laisse planer fortement le doute quant à la voie qu'utilisera ces cars.

Les 4 CNHS évoqués seront attractifs à condition qu'ils disposent chacun de voie en site propre sur l'intégralité de leur parcours.

Cette option rendue parfois difficile faute de place suffisante devra être réalisée en réduisant le nombre de voies dédiées aux véhicules particuliers, en réduisant la largeur de ces voies et en abaissant la limitation de vitesse.



Ainsi les temps de parcours seront fiables et deviendront plus faibles qu'avec les véhicules particuliers.

L'ADSR invite les décideurs à adapter le réseau de TC existant en l'articulant de telle sorte à renforcer l'intermodalité vers les structures « lourdes » ferrées et TCSP.

Alors que le pôle de Plan d'Aillane vient de rentrer en exploitation, on ne peut que regretter que la création de sa halte ferrée soit reportée à une période lointaine.

De manière globale, l'ADSR dénonce que la commune se contente du minimum pour l'équipement de la liaison Aix/gare TGV et aéroport (hors PLU). Ainsi cet équipement « à minima » ne sera pas suffisamment attractif et ne permettra pas la bascule du VL vers le TC.

BHNS, CHNS TCSP ET MODE DE TRACTION

L'ADSR souhaite ardemment le développement d'une solution tramway sur les axes structurant de TC. D'autres communes du territoire national y sont parvenues.

Tout au long du tome 1, il est mis en exergue la vivacité économique de la commune. Donc le « tour de table » doit être réalisable. L'ADSR invite les décideurs à renforcer le « benchmark » auprès des grandes agglomérations françaises comparables qui ont su mobiliser le financement nécessaire.

A défaut, il faut impérativement choisir pour les bus et autres cars, qui par nature transitent à proximité des habitations, un mode traction réduisant au maximum les émissions de particules fines et de gaz à effet de serre.

Il est rappelé que le plan « vert » en cours de mise en place par le gouvernement affiche clairement une réduction drastique de l'usage des moteurs diesels

L'ADSR propose la solution trolley-bus ou des bus au gaz. Ces solutions permettront de contribuer aux ambitions affichées dans le PLU en matière de préservation de la santé des habitants.

LES ZONES D'AMENAGEMENT ET LEURS INFRASTRUCTURES

Contrairement aux pratiques constatées encore récemment il est urgent d'intégrer lors de la création de zones d'aménagement la création concomitante des infrastructures qui permettront de raccorder cette nouvelle ZA aux autres pôles de la commune (économiques et zones d'habitats,...). Le plan de financement de ces infrastructures fera partie des conventions signées entre les acteurs.

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

L'ADSR se félicite de l'effort proposé en matière de maillage de pistes cyclables. En particulier nous notons avec satisfaction la tentative de création d'une continuité cyclable le long de la RD9. La contribution à la réalisation de l'axe Marseille Grenoble est un bon point.

Nous attirons l'attention des aménageurs sur la nécessité de porter une attention particulière à la mise en place des dispositions constructives permettant une séparation physique avec le flux automobile. Le simple marquage au sol n'est malheureusement pas suffisant pour garantir la sécurité des cyclistes.

L'ADSR propose, qu'en lien avec la commune de Cabriès, l'itinéraire d'agrément permettant la liaison Venelles/Calas soit prolongé jusqu'à la gare d'Aix TGV. Cet aménagement permettra de répondre à l'ambition affichée en tome 3 p25.

A plus long terme nous pouvons inciter à la mise en place de prises électriques dans les zones de stationnements vélos afin de favoriser l'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE). Ce mode de transport permet d'agrandir sensiblement le rayon d'action. Il permet également d'élargir la cible des usagers potentiels du vélo.

Il est par ailleurs reconnu par le monde médical, que l'usage régulier du vélo est un bienfait pour la santé. Ainsi il y a un double effet sur la santé publique : moins d'émission de GES et une réduction du risque de survenu de maladies cardiovasculaires, diabètes,...

EN CONCLUSION

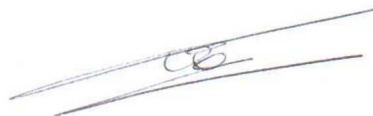
Un travail important a été réalisé pour la réalisation de ce PLU. Nous suggérons, afin de faciliter le passage de l'ambition à l'action,

- d'élaborer une priorisation des investissements dans les différents domaines en veillant à la cohérence entre les nombreux paramètres à prendre en compte : développement, éducation, environnement, culture, sauvegarde des espaces remarquables et agricoles, besoins de déplacements,...
- de bâtir les plans de financement
- et enfin de planifier la réalisation des aménagements.

Nous proposons qu'un point d'avancement des aménagements soit inscrit une fois par an à l'ordre du jour du Conseil Municipal.

Fait à Cabriès le 30/01/2015

Le Président



Marc Faure