Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je vous prie de bien vouloir trouver plus loin mes observations relatives au dossier de PDU en cours d'enquête publique.

Ce sont celles d'un citoyen qui travaille en profondeur depuis 2008 le sujet des déplacements en ex-CPA et qui constate que si des décisions sont prises ou orientées dans le sens d'une plus grande sécurité et fluidité des circulations, le chemin à parcourir reste long, semé d'embuches : préjugés (sur le ferré entr'autre), d'habitudes (automobilistes), de traditions (chaque collectivité n'est responsable que de « son domaine »), de rigidités mentales (le covoiturage est le premier transport en commun, sur une infrastructure ferrée, on ne peut faire circuler que le train) et règlementaires (sens aigu du « parapluie »), sans oublier l'ajout de la nouvelle couche métropole.

Le « bon sens » devient la chose la plus difficile à trouver et surtout à mettre en œuvre, moyennant quoi, tout prend un temps infini et … un coût très élevé. La résolution des problèmes ne sait plus répondre à une méthodologie efficace de projet menée par toutes les entreprises privées : **le cahier des charges des besoins avec hiérarchisation** (politique et par les politiques) de ceux-ci **n'est jamais défini ni discuté réellement avec les bénéficiaires** et « la » solution leur est présentée pour « concertation ». En fait, le citoyen ne peut plus alors que « choisir la peinture pour repeindre la girafe » et pire, **il doit faire la synthèse** de ce que chaque collectivité territoriale a sous sa responsabilité : il est l'organiste du jeu d'orgues des collectivités qui s'occupent de tout ce qui touche aux déplacements, qu'ils soient d'infrastructures ou d'exploitation : à lui de faire la synthèse et de penser à tous les composants du puzzle. Et ce n'est pas la couche de la métropole qui lui simplifie déjà la vie, mais cela restera à voir.

J'ai donc essayé de mettre en œuvre cette méthodologie et de dépasser la responsabilité de la seule métropole dans la problématique des déplacements, estimant qu'elle a en charge de faire intervenir les autres collectivités qui s'occupent des voiries sur son territoire. A sa décharge, elle n'a probablement pas voix au chapitre quand il s'agit de domaines réservés tels le chemin de fer.

Merci donc de penser large. La métropole a fait un bon travail, qui peut être amélioré comme tout projet. C'est en ce sens que va la plupart des observations de ce document. Merci d'avance de prendre en compte ces propositions et demandes citoyennes.

Manque selon moi, une vision d'un PDU, qui proposerait **aux usagers** au minimum un maintien des temps de parcours, mais au mieux une amélioration des temps de déplacements, au moins pour les modes qu'on souhaite favoriser. En plus, le PDU devrait proposer comment il envisage de réduire les pollutions (pour les usagers et riverains) de tous les modes motorisés et la dangerosité de déplacements qu'il pousse en avant (notamment les vélos).

Je parlerai principalement du territoire où j'habite et que je connais assez bien, pour m'être investi dans ses PDU depuis 2003. Je suis président du CIQ Brunet-Bagnols-Bellevue. J'ai donc eu des difficultés à séparer ce qui ressort du PDU en cours et du PLMfutur qui devra venir pour le Pays d'Aix d'ici 5 ans, la limite entr'eux n'étant pas clairement établie dans le document.

Cordialement

Michel WARROT
570, Av. de la 1ère Division Française Libre
13090 Aix en Provence
mail : mwarrot@free.fr , Tél : 044221 3983

Préalable : des chiffres clairs et disponibles, dont les temps de parcours

- données complètes en valeur absolue des déplacements de l'EMD
- idem pour les flux des TC par mode et par ligne

1. Les besoins des habitants de la CPA et d'Aix en particulier

1.1 Une accessibilité sécurisée : (moins de transit et de pollution)

- La suppression des points noirs de circulation
- La limitation des pollutions

1.2 Une efficacité des TC

- la mise en place immédiate des sites propres pour tous les TC
- P+R & Covoiturage

1.3 Une circulation routière efficace

- un véritable travail en commun pour la voirie entre commune, Métropole, CG13, PACA et Etat
- des itinéraires adaptés aux besoins avec des transits par contournements
- Le partage de la voirie

1.4 Des modes doux :

- de vrais trottoirs en agglomération
- des voies cyclables sans danger

1.5 Un transport ferré :

- à moindre coût et
- là où il est le mode de déplacement adapté à la demande

Préalable : Quelles données de base pour le PDU 2021 de la métropole ?

Définir un PDU consiste dans un premier temps à connaître les modes de déplacements actuels et à les projeter sur l'horizon du PDU. Le PDU d'octobre 2003 s'appuyait sur des données claires et explicites (EMD 1997) et sur un territoire bien défini : CPA 1997, Aix. L'EMD 2009 a été effectuée sur un territoire beaucoup plus vaste (une grande partie du département, englobant Aix et CPA 1997) mais les données fournies sont multiples et imprécises (Pour les nombres absolus des déplacements sur la CPA, j'ai trouvé suivant les sources de 1.2 à 1.5Mdéplacements/jour). Pour le PDU Métropole actuel, des données détaillées doivent exister, mais ne sont pas mises à la disposition des habitants.

Dans ces conditions de NON transparence, **le citoyen demande à disposer des nombres absolus de déplacements à territoire égal depuis 2009.** Il ne peut prendre pour argent comptant les affirmations d'évolutions en % des parts modales et les projections faites dans le document. Tirées dans un sens ou l'autre, elles obligent ou non à devoir trouver des solutions à un problème plus ou moins large et donc plus ou moins cher. Les études que j''ai conduites me font émettre des doutes sérieux sur les projections proposées : l'effort à fournir (et les dépenses associées) pour atteindre les objectifs fixés, le challenge de modification comportemental qu'il nécessite **sont d'un ordre de grandeur supérieur à celui décrit**. C'est un peu comme pour le climat : 2° ou 3 ? Les conséquences ne sont plus du même ordre de grandeur !.

Les nombres utilisés, à contenu insuffisamment précisé, me semblent « tirés » vers des solutions préférentielles qui se voient ainsi justifiées. Exemple : les données des montées-descentes à Aix en Provence fournies sont celles du TER **ET** de l'IC et pas du TER seul. On justifie ainsi mieux les investissements sur le tronçon Marseille – Aix, si on inclut Aix- Briançon.

Les données par mode présentées semblent indiquer un tassement de l'usage de la voiture. **Cela mérite entr'autre explicitation et analyse des données par type de territoire** de ce qui est relatif à l'agglomération d'Aix, au reste de la ville d'Aix, au reste du Pays d'Aix, où j'habite. On pourrait ainsi **mieux comprendre les évolution**s des comportements plutôt que les constater. Aix est multiple : les seuls chiffres globaux ne peuvent être explicatifs, cachant de fortes

disparités entre centre et périurbain, notion inconnue au point de vue règlementaire et obligeant à choisir entre « urbain » et « rase campagne ». Où trouver cette dernière dans Aix ?

Quant aux données des TC, soyons clairs : les chiffres fournis doivent être interprétés avec « des pincettes » : les chiffres significatifs (nombre de déplacements par tronçon et type de ligne, nombre de jours/an, mixte données/jour et annuelles) de la SNCF sont tels que personne ne sait de quoi il parle. Pour les bus, les données de flux entre opérateurs sont aussi sujets d'interrogations, même des responsables de la métropole.

On bâtit donc un scénario du futur sur des données largement incertaines ; **on ne peut donc être certain que les solutions proposées satisferont les besoins ;** au mieux, on peut espérer qu'elles vont dans le bon sens.

Par ailleurs, page 59, l'enquête Chronos fournit les critères de choix d'un mode de transport. **La rapidité y intervient en 1er**, suivi de la praticité et de la souplesse. Autant dire que le temps de parcours d'un déplacement constitue l'élément décisionnel majeur. On peut donc être étonné de ne pas avoir de statistiques **sur les temps de parcours par mode de déplacement**.

On pourrait donc avoir une vision d'un PDU, qui propose **aux usagers** au minimum un maintien des temps de parcours, mais au mieux une amélioration, au moins pour certains modes qu'on souhaite favoriser pour des raisons particulières.

Je demande donc à ce que soient rendues disponibles
- les nombres absolus de déplacements de la dernière EMD pour les territoires d'Aix et de la métropole avec une définition précise et pour les territoires précis, pour pouvoir réellement comparer ces données à celles de 2009 et projeter correctement les déplacements futurs.
- les temps de parcours de ces déplacements les plus importants et significatifs.

2. Mes observations sur les solutions proposées

2.1 Des accessibilités sécurisées. (moins de transit et moins de pollution)

En 2013, la fédération des CIQ du Pays d'Aix avait envoyé à la CPA une **centaine de points noirs** qu'elle a recensés sur la seule ville d'Aix ; on peut supposer qu'il y en a proportionnellement autant dans le reste de la métropole. Si un certain nombre de ces points ont trouvé une réponse, nous sommes en droit de remercier la CPA, le département et l'Etat. Mais il en reste de non traités ou dont il n'est pas possible de savoir s'ils l'ont été ou non et d'autres qui ont malheureusement éclos. En effet **les opérations des actions envisagées, bien que relativement détaillées, ne sont pas pour beaucoup d'entr'elles explicitées par des plans** : on en connaît le budget et la date envisagée pour exécuter l'opération, mais **le PDU ne dit pas de manière précise ce qu'elles contiennent**; on a l'impression de devoir acheter « un chat dans un sac ».

Quels points noirs résoudre en priorité près d'Aix, puisqu'on ne peut ici les traiter tous? Il me semble que ceux qui portent atteinte au potentiel de développement économique des villes et du Pays d'Aix doivent être résolus en priorité. **Le bouchon quotidien sur la RD9** qui est celui des personnes rentrant du travail dans ces zones est proprement inacceptable : outre le temps perdu (2 à 3.000h/jour !) et la pollution engendrée (2 à 3.000l de carburant/jour), il fait fuir les entreprises qui veulent s'installer à Aix : il est donc extrêmement urgent d'y remédier. La solution en cours (feu installé sur la RD9 donnant priorité aux bus vers le centre ville) est bonne mais largement insuffisante. Pourrait-on l'autoriser aux « covoitureurs » pour favoriser cette pratique ou tout au moins voir ce que cela donnerait en amélioration de la circulation ?

Il est possible de résoudre en grande partie le problème avec les infrastructures actuelles, **à coût limité**. Mais un dialogue « pragmatique » et non « dogmatique » doit s'établir entre Etat, Département, TPA/ville d'Aix pour éliminer « l'entonnoir » d'accès à l'A51 depuis la RD9. Je pense qu'on ne fera pas prendre les TC à tous les automobilistes grâce au BHNS

prioritaire ou au vélo : la circulation par auto durera encore longtemps: elle offre tellement d'avantages par rapport aux autres modes. En attendant soyons pragmatiques et évitons ce qu'on peut éviter.

Deux voies (RD9) débitent 4 à 5.000 véh./h dans une seule : bouchon assuré ! La boucle d'accès, limitée à une voie, dispose de la largeur pour 2 voies ; élargie à 2 voies grâce à « un trait de peinture » elle faciliterait l'accès aux 3 voies de l'A51 vers Aix. Ajouter sur celle-ci et sur 300m, une ou même deux voies est possible (terrain et BAU délaissés) pour faciliter l'entrée sur l'A51 et le choix de la destination entre le centre ville à droite toute, ensuite Nice et Aix-Sud et Est au centre et enfin Aix-Nord et Venelles. **Cet accès devrait être simplement régulé depuis la RD9** jusqu'à cette patte d'oie, en fonction de la densité du trafic, et **pour prioriser les TC** et d'autres véhicules (ceux à plus d'un passager p.ex.). C'est la première partie de la solution, qui concerne 50% des emplois de la zone et le commerce de la Pioline.

Deuxième partie de solution : disposer **au Nord des zones d'activité d'une RD543 élargie, avec un vrai pont sur l'Arc.** Cette dernière partie est en cours de projet couplée avec la suppression du PN de la voie ferrée Aix-Rognac. Bon point, mais il faut aller plus loin pour deux raisons au moins.
Primo : sécurité. Si l'A51 est bloquée (accident/autre et cela arrive 2 fois par mois), il faut disposer d'alternatives de sortie des Zones des Milles, Duranne et Arbois.
Secundo : fluidité et moindre pollution. 20% des emplois des zones proviennent du Nord (Ouest, Nord, Est) de la ville. Leur donner **un accès autre que l'A51**, éviterait l'encombrement (matin et soir) de cette dernière depuis Venelles et diminuerait les temps d'accès des automobilistes (et TC) qui viennent «de loin» parce qu'obligés d'habiter loin à cause des couts, trop élevés pour eux, des logements d'Aix. **L'ajout d'une bretelle de sortie de l'A8 au niveau d'Aix Ouest** (Crédit Agricole) et d'un élargissement de la route de Galice jusqu'à la RD543 faciliterait également la répartition des flux des pendulaires. Mais il faut que la **RD543 soit élargie** pour supporter ces trafics. Cela coutera certes mais c'est un vrai investissement sur le futur, et une des seules possibilités de réduire durablement et rapidement la pollution de la ville : en effet, **tant qu'on n'éloigne pas la circulation, sa pollution reste concentrée** (le long de la RN296/A51 entr'autre). Le « contournement des Milles-Célony-Aix Sud-Cabriès » à 30Mo correspondrait-il à cette vision ? Permet-il de joindre directement (hors RD7N, A51 et RD9) les sites des ZI et la gare TGV ? Avec ou sans voie TCSP ? Le PDU n'explicitant pas son contenu, impossible de le savoir !

Je demande donc que la première partie de la solution proposée (accès à l'A51) soit expérimentée rapidement comme ont pu être testées l'entrée depuis Puyricard sur la RN296, la voie réservée aux cars en entrée de Marseille. Qu'ensuite une solution plus durable soit mise en œuvre à cet endroit. Je demande aussi à connaître le détail du contournement dont il est question pour 30Mo.

En ce qui concerne **les pollutions**, le PDU est plus que discret. Il propose des objectifs mais n'explicite que très peu les causes des excès de pollution, à savoir les encombrements de VL. Sans améliorer les voiries ET améliorer le remplissage des VL (covoiturage) **ET proposer des TC à Voie Réservée** (pour augmenter leur efficacité et donc leur remplissage) d'une manière coordonnée, on ne parviendra pas à résoudre ce problème de de circulation d'abord, qui devient ensuite un problème de santé. En dehors de pousser les transports en commun, aucune proposition n'est faite pour déplacer les circulations de transit HORS des centres des villes ou des lieux fortement habités. La croix A51 x A8 coupe Aix en 4 et fait l'objet de transits importants.

Une solution radicale, et la seule efficace, consiste à proposer **des itinéraires d'éloignement.** Si on n'a pas les moyens de tous les réaliser aujourd'hui, au moins définissons les emplacements de ces tracés et réservons les terrains pour ce futur. Le jour où on aura les moyens, on ne sera pas empêché de réaliser la voirie correspondante. Que d'endroits de ce genre ont été gelés par des intérêts de particuliers (qui eux, ne se gênent pas de polluer ailleurs). Le partage sera difficile mais indispensable. Autre solution, agir sur le stationnement en ville et autour de la ville et localiser les P+R judicieusement et pas seulement où le terrain communal est disponible : le Krypton en est un exemple !

Je demande que ces itinéraires de contournement et détournement soient au moins définis rapidement et intégrés ensuite comme emplacements réservés dans les PLU. Les inclure dans le PDU actuel serait un plus.

Quant au bruit de la circulation, faute de pouvoir agir au niveau de l'Etat, créons de suite des murs antibruit au droit des routes à grand trafic fortement pollueurs ; prenons exemple sur la ville de Gênes, où des murs de 5 à 6 m de haut protègent les riverains et où des autoroutes urbaines sont recouvertes complètement. **Appliquons la loi** aussi sur le bruit des **motards** – le bruit le plus insupportable en ville comme en extérieur- et celui des **poids lourds (camions**).

2.2 Une efficacité des TC

Pour moi, le développement des TC est indispensable pour compenser l'augmentation des déplacements, et si possible pour diminuer le nombre de déplacements en auto. J'apprécie la volonté du PDU de les développer. Mais pour cela, il faut **mettre en place au plus vite les voies réservées PARTOUT où l'automobile empêche le bus de respecter ses horaires**. Il faut donner aux bus une compétitivité pour compenser ses temps d'arrêts et de correspondance. Cela devra passer par un partage de la voirie auquel l'automobiliste n'est pas habitué, ni le commerçant, ni d'autres ... Il faudra un effort pédagogique et une négociation avec **un/une médiateur** spécialement apte à ces négociations délicates.

Les voies réservées pour les TCSP méritent d'être toutes mises en œuvre DE SUITE au profit de tous les usagers des bus. Avec le même budget, on fait 10 fois plus de voies réservées ! C'est pourquoi la priorité affectée aux THNS n'est pas acceptable. Ils ne concernent qu'une minorité d'usagers ; de plus, ils sont hors de prix : 10Mo/km en 2015 au lieu de 1Mo/km pour un TCSP. Où va le reste ? Dans une opération immobilière ? On est en budget restreint ; on a laissé filer ou les techniciens chargés du projet ou les élus qu'on a séduit !

Je demande à ramener le budget THNS à un montant comparable aux autres TCSP avec une priorisation de mise en œuvre pour l'ensemble.

Si des P+R sont heureusement prévus généreusement dans le PDU, il me semble souhaitable de **les ouvrir au covoiturage et aux modes doux**. Heureusement des parkings de covoiturage sont prévus : ils représentent une solution TRES bon marché, en comparaison des TC, parce qu'ils ont 0 coût d'exploitation, tout le contraire des TC ! Ne pas oublier ces usagers potentiels. Par la même occasion, on peut en faire un point de commerce pour toute une série de services, privés ou publics ; cela éviterait d'aller plus loin en centre ville/village pour un besoin qui peut être satisfait à cet endroit.

En regardant d'en haut (SCOT) les déplacements Marseille – Aix (50.000/jour), on voit que le «bon sens» dirait qu'il **faut prévoir en amont de chaque ville**, **un P+R important** qui permettrait le meilleur accès aux TC «de ville» (métro à Marseille, Aix en Bus pour Aix), cela à partir de l'A51. Ces P+R absorberaient la partie «urbaine» de ces déplacements (et la pollution et le temps perdu et le stationnement associés).

Pour Aix, cet endroit n'est malheureusement pas le Krypton, empêtré près du pont de l'Arc (autre point noir). Deux solutions doivent être comparées et discutées : '3 Pigeons' (1,8Mo) au sud de Luynes ET/OU 'Barida'(5Mo) à l'intersection A51xRD9. La SNCF et la région envisagent une halte ferrée au Nord de Luynes, donc loin du P+R des 3 Pigeons : ce n'est pas ainsi qu'on facilite l'intermodalité ! Cela est à revoir avec une vision d'ensemble et pas seulement celle de chaque collectivité.

Pour Marseille, l'existant ne permet pas cette jonction P+R – métro et donc les automobilistes s'enferrent dans Marseille. Les projets d'extension du métro que je connais n'envisagent pas la nécessité que j'ai décrite plus haut. La métropole aura-t-elle cette vision ?

Je demande qu'une étude comparative soit établie par un organisme indépendant capable d'une vision globale pour produire un dossier comparatif sérieux de cette problématique du sud d'Aix à partir des besoins et qui sera discuté en public.

2.3 Une circulation routière efficace

Deux points méritent une explicitation.

Un véritable travail en commun pour la voirie doit être effectué entre commune, métropole, CG13, PACA et Etat. Trop souvent, chacun travaille seul dans son tuyau d'orgue et c'est au citoyen à faire 'l'organiste'. Il faut cesser ce travail en parallèle et disposer de moyens puissants communs et de compétences fortes pour satisfaire des besoins des citoyens, qui ne se soucient pas de savoir s'ils sont du ressort d'une collectivité ou d'une autre. Un exemple que le PDU traite heureusement : la vitesse sur les routes. Combien de fois, combien de temps passé pour essayer, en vain, de ramener systématiquement la vitesse des « voies périurbaines » à 70km/h que la voie soit au département ou à la commune. SIMPLIFIONS et SOYONS PLUS EFFICACES.

C'est seulement ainsi que des itinéraires adaptés aux transits par contournements pourront sérieusement être élaborés ; en effet, il faut prendre en compte une vue globalisante et la décliner ensuite localement. C'est vrai du transit depuis l'extérieur du département, comme de celui entre quartiers. Une politique et une stratégie peuvent alors être conçues de manière à résoudre de manière valable cette problématique de contournements entre villes mais aussi dans une ville ou autour d'u centre d'un village.

Que n'imagine-t-on pas un second périphérique autour du centre d'Aix, entre celui existant (les Boulevards « extérieurs ») et la ceinture A8-RN296. Il déchargerait le périphérique central en fonctionnant en sens opposé.

Que ne pense-t-on pas à relier la RD6 (qui vient de La Barque et passe à Gardanne) à l'A8 en amont de la gare TGV : le transit Espagne – Italie pourrait dégager celui qui traverse Aix d'Est en Ouest par l'A8 le réservant à une desserte locale ?

Je demande que ces deux projets soient étudiés en coordination entre collectivités et concertés avec les riverains et habitants de la CPA.

Partage de la voirie : le PDU le prend heureusement en compte, car la hiérarchie des modes va changer et ce serait bien que le PDU l'explicite : Piétons, TC, Autos/2R, vélos. Reste à définir la place des vélos, des véhicules « prioritaires », des camionnettes, … Et c'est là qu'il faudra le médiateur dont j'ai parlé plus haut. Plutôt que de développer une « observatoire des accidents » qui existe déjà, créons ce poste de médiateur, intermédiaire entre tous les modes de circulation et le stationnement.

Parce que pour que la circulation soit efficace, il faut que le stationnement le soit aussi.

Les efforts faits par Aix sont assez importants à ce sujet. Je les en félicite, mais ajouterais qu'il faut penser aux 2 roues motorisées et vélos et pour que celui-ci se développe, il faut pouvoir les garantir contre le vol. Un effort reste à produire, surtout si le vélo devient électrique et donc beaucoup plus cher.

2.4. Des modes doux.

Pour faire simple, il faut **de vrais trottoirs** en agglomération et **des voies cyclables sans danger partout** où on en met si on veut réellement développer ce mode. Une action est prévue pour les trottoirs : j'approuve. Ailleurs, là où des bus circulent sur des voiries étroites (ex : D14a), des solutions protégeant les piétons doivent aussi être mises en œuvre sans tarder et sans coûts exorbitants.

Pour les vélos, je répèterai ce que j'ai dit plus haut : promouvoir son usage **pour des déplacements courts sécurisés** de manière à substituer plus souvent ce moyen à l'auto pour ces usages. Là encore il importe de prioriser les déplacements professionnels (50%) de ceux de loisirs et ne pas tout "mettre dans le même sac" par idéologie.

Je demande à ce que, pour les modes doux », soit fait « utile » avant de faire « plaisir ».

2.5 Transport ferré.

Le train est fait pour transporter beaucoup de personnes (>150) entre deux points distants (>15km) vite (>80km/h). L'utiliser autrement le rend **non adapté aux besoins**, pour lesquels d'autres modes plus adaptés en performance et coût existent et méritent d'être utilisés. Il s'agit d'une question d'efficacité, de bon usage des deniers publics et non de principe.

En ce qui concerne le Pays d'Aix, il est desservi par le TER de Marseille à Aix. Pour augmenter son nombre d'usagers, la stratégie de la Région semble être de multiplier les gares intermédiaires et de passer la ligne à deux voies de bout en bout de manière à pouvoir effectuer 6 voyages /heure et par sens à terme (2030). Cette stratégie se met en œuvre progressivement ; une phase 2 est incluse dans le CPER 2015-2020.

J'ai dit qu'il fallait en moyenne 150 personnes par train : ce nombre, obtenu à partir de données objectives de contrats, est celui qui donnerait un prix par personne-voyage équivalent à celui du car. On est aujourd'hui assez loin de ce nombre pour Marseille – Aix : on serait de l'ordre de 50 ! Arrivera-t-on un jour à TRIPLER ce nombre ? Je n'ai pas de boule de cristal, mais j'émets des doutes.

N'empêche cette considération d'efficacité, on peut considérer que cet axe mérite un transport lourd : le tram ou le train ou un VAL. Et qu'il faut utiliser au mieux l'existant et le transformer pour une efficacité maximale.

En ce qui concerne **Aix – Rognac**, je considère que, puisqu'un pseudo-BHNS est mis en œuvre vers Aillane par le Pays d'Aix, **le doubler par un train 5 fois plus cher à l'usage est une double HERESIE**. Déjà comme cela, l'efficacité de la solution mise en place reste à démontrer. C'est refaire ce qui existe entre Aix et Meyrargues Pertuis, où on ne compte qu'une dizaine de passagers/train. Le supprimer ferait économiser plus de 2Mo/an, plus de 100.000l de mazout/an.

L'axe Marseille – Aix n'est pas celui entre Marseille et Aubagne, ni celui aux alentours de Nice, seuls tronçons ferrés très fréquentés en PACA. Le vice-président de la région en charge des transports (élu d'Aubagne) ne peut donc extrapoler 'comme cela' ce qui marche chez lui à ce qui ne marche pas ailleurs : une augmentation de l'offre ne solutionne pas automatiquement la question des déplacements Marseille – Aix. L'avenir le prouvera, mais à quel prix.

Concentrons – nous pour optimiser Marseille – Aix : ce sera déjà assez difficile comme cela ; pour cela évitons de dépenser des fortunes sur des voies qui bien qu'existantes ne seraient que des gouffres financiers en couts d'exploitation. Au mieux ne faisons circuler sur rail que les trains « remplis » (s'il y en a, ce seraient ceux des pendulaires matin et soir) et faisons rouler des cars (de la SNCF par exemple) en heures creuses pour le même itinéraire : cette solution souple éviterait la GABEGIE FINANCIERE de ces investissements NON rentables. **La Cour des Comptes l'a dit ; je ne fais que le justifier ici.**

Je demande à ce que soit pris en compte le cout d'exploitation élevé du TER pour qu'il ne soit mis en œuvre que quand il est rentable ou proche de sa rentabilité ; en dehors de ces voyages (en heure de pointe), utilisons le car nettement moins cher et beaucoup plus souple. Réétudions donc l'intérêt d'investir des millions d'€ pour des lignes à potentiel ferré faible ou quasi nul et la participation de la métropole à ces opérations.

En conclusion, le PDU apporte

- de bonnes réponses, même si elles ne sont pas toujours explicites,
- de bonnes orientations, même si certaines méritent d'être revues

mais il est nécessaire de gérer le portefeuille du citoyen usager et contribuable en « bon père de famille », principalement pour

* le TER, pour lequel des sommes considérables vont être consacrées à des lignes avec une nombre de passagers nettement insuffisant, alors que des alternatives TC rentables existent
* les THNS, dix fois trop chers par rapport au TC sur Voies Réservées "simples".

L'accent n'est pas assez mis sur des aménagements routiers efficaces qui doivent être testés puis mis en œuvre pour éliminer un maximum de points noirs et permettre une circulation fluide. Enfin, une stratégie d'éloignement des transits doit être mise en œuvre.

Pour terminer, une méthodologie de gestion de projet reposant sur la hiérarchisation des besoins par les politiques et les citoyens, me semble indispensable pour que ces derniers puissent intervenir en amont **avant qu'une solution ne soit proposée**, éliminant des problématiques règlementaires qui servent souvent de refus à d'autres choix plus audacieux ou simplement politiques à visée électorale.