

Rousset le 21 mai 2021

Avis du Groupement des Industries de la Haute Vallée de l'Arc (GIHVA) sur le PDU métropolitain

Notre association de chefs d'entreprise est en démarche PDIE depuis 2006. Elle compte parmi ses membres la société STMicroelectronics qui a été l'une des premières à s'emparer du sujet et nous a beaucoup aidé, dès le démarrage.

Objectif 4 : améliorer la santé publique = Arriver sain et sauf au travail !

Nous avons abordé notre démarche sous l'angle de la prévention du risque routier et à ce titre, elle a été considérée comme démarche pilote par la Caisse Nationale d'Assurances Maladie. Le risque routier fait partie de nos préoccupations puisque nous sommes une zone « à la campagne », à l'Est du département et la plupart de nos salariés habitent dans les villages alentour. Nous travaillons aussi, en liaison avec le CD13, à tout ce qui peut sécuriser les trajets par des aménagements tels que ronds-points, lignes continues, interdiction de tourner à gauche etc... Le PDU néglige cet aspect des choses.

Objectif n°3 : la transition énergétique ou comment diminuer le nombre de véhicules sur la route

Des enquêtes régulières nous ont permis d'identifier les lieux de domicile de nos salariés et nous avons travaillé sur les principaux axes domicile-travail. Un peu plus de 20% de nos salariés ne sont pas concernés par les décisions du PLU métropolitain car ils résident dans le Var. Les frontières administratives diffèrent de celles des bassins d'emploi et nous le regrettons.

Les contraintes de nos salariés ne sont pas les mêmes que celles des salariés qui résident ou se rendent en ville quotidiennement. Malgré l'identification des Zones d'Activité comme abritant de nombreux salariés, le PDU raisonne essentiellement sur des trajets domicile-travail vers de villes centre ou passant obligatoirement vers ces villes centre. Il est bien mentionné page 210 « des échanges vers Aix et Gardanne améliorés »

Pourquoi passer par Aix pour se rendre à la Gare TGV ou à l'Aéroport ?

Il manque une liaison Marseille Aéroport-Trets. Cet axe de circulation Est-Ouest en particulier est très fréquenté et encombré par les camions d'hydrocarbures qui s'alimentent autour de l'Etang de Berre pour aller prendre l'autoroute vers l'Est à la Barque. La D6 est saturée tous les matins et tous les soirs par des voitures individuelles avec 1 personne à bord. C'est la seule liaison Provence Verte - Est des Bouches du Rhône pour les véhicules qui ne veulent pas emprunter l'autoroute par Aix ou celui par la Ciotat. Une ligne Trets, zone de Rousset, Plan de Campagne, gare TGV, aéroport permettrait de rabattre pas mal d'usagers dont des visiteurs et des salariés de sociétés exportatrices. Pareillement la zone d'activité de Rousset manque d'une liaison Aubagne-Trets via La Bouilladisse et Fuveau. Il est bien mentionné une aire de covoiturage dans la sortie d'autoroute de Belcodène en cours de réalisation mais pas de ligne de transports en commun.

De façon générale, il ne faudrait pas que le Réseau Express Métropolitain tel qu'il est conçu dans l'ensemble de la métropole vienne affaiblir le réseau de transports en commun de desserte locale. Nous sommes concernés par plusieurs PEM à venir en 2025 : Rousset et Fuveau Rives Hautes. Ce sont plus des lieux de stationnement pour des habitants de la Vallée vers les villes Centre mais n'ont aucun intérêt pour nos 8000 salariés. Le REM Aix-Trets passerait bien par Rousset mais 1 seul arrêt

sur une zone industrielle de plus de 100 hectares ne peut nous satisfaire. Les lignes actuelles et en particulier la 160 qui est une des plus fréquentée du Pays d'Aix est utilisée par nos salariés, les habitants et les lycéens qui n'attendent pas les bus scolaires pour rentrer chez eux quand ils commencent plus tard ou terminent plus tôt. Il semblerait qu'elle soit « coupée » en 2.

D'un côté Trets- Peynier- la zone- Fuveau -Gardanne et de l'autre Aix -Châteauneuf – La ZI – Puyloubier ce qui voudrait dire un changement de bus sur Rousset pour tous les gens qui veulent aller de Peynier à Aix ou de Châteauneuf le Rouge à Trets ??

Pour la ligne 64 permettant à nos salariés marseillais de rejoindre notre zone, elle semblerait ne plus exister, elle semblerait être remplacée par le train jusqu'à Gardanne puis une desserte interurbaine Gardanne -Trets. Cela pose un vrai problème pour car les trains en PACA ne sont pas reconnus pour leur fiabilité. Quid des correspondances pour les prises de poste des salariés de la zone (les postés, équipes de journée, ceux qui finissent à 19h...

Cette saturation automobile s'explique également par la multiplication de petits centres commerciaux le long des routes, ceux-ci génèrent des flux de véhicules qui en traversant la route occasionnent de nombreux ralentissements voire accidents. De plus, cette offre vient en concurrence de celle des centre-villages. Ce sont les mêmes maires qui en accordent les permis de construire et se plaignent ensuite du déclin de leurs commerces. Le PDU n'est pas l'unique document d'urbanisme et on n'a pas l'impression que des passerelles existent entre ces documents alors que tout est lié.

Objectif n° 11 : plus de personne / voiture (covoiturage)

Pour le co-voiturage, nous essayons de le favoriser dans le cadre de notre plan de mobilité mais la situation sanitaire a obligé les employeurs à ne plus encourager ce mode de déplacement. Nous venons de signer avec Mobipro une double convention qui permettra d'identifier les lieux de domicile des salariés pour mettre en relation des salariés qui ne sont pas de la même entreprise. Ce seront d'abord les salariés de STMicroelectronics puis ceux des autres entreprises qui pourront alors identifier leurs voisins. Encore faudra-t-il qu'ils aient les mêmes horaires et que des solutions de remplacement soient mise en place en cas de défection du conducteur.

A ce sujet, il n'est pas suffisamment fait appel à l'innovation, au numérique et aux nouvelles techniques. Lors d'une réunion de concertation sur les zones d'activités nous avons demandé que soit créé un portail qui regroupe tous les sites de covoiturage. Il en existe beaucoup trop ce qui dilue l'offre.

Objectif n° 12 : partager l'espace public = les modes doux

Nous avons la chance d'avoir une très belle cyclable le long de la D6 mais celle-ci est traversée par de très nombreux chemins conduisant à des exploitations agricoles, des pépinières, des élevages de chevaux, un centre de recyclage de déchets verts : autant d'activités qui génèrent boue, cailloux et autres déchets. Nos entreprises ne peuvent pas lutter contre le risque routier et préconiser l'usage du vélo pour aller travailler. Un accident domicile-travail devient un accident du travail et a de lourdes conséquences pour un employeur.

En page 211, il est montré un réseau vélo structurant : la liaison Fuveau – ZI et Rousset ! il n'y figure ni date ni budget.

De manière générale, les propositions ne prennent pas assez en compte les besoins et contraintes des usagers. On a l'impression qu'on va demander à celui-ci d'adapter ses comportements au réseau et non le réseau aux impératifs de la population.

Les évolutions font la part belle aux villes Centre mais ne prennent pas en compte les contraintes des zones d'activité plus éloignées. Il n'y a pas de relations avec les départements voisins, le 83 en ce qui nous concerne tout comme une bonne partie du Pays d'Aix et de celui d'Aubagne.