



AIX en PROVENCE

LA VILLE

Aix-en-Provence, le **29 JUIL. 2022**

Sophie JOISSAINS
Maire d'Aix-en-Provence
Conseiller Métropolitain
Aix-Marseille Provence Métropole
Vice-Président de la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Ancien Sénateur des Bouches-du-Rhône

Monsieur Fabrice Levassort
Directeur du GIP Aix-Marseille Provence Mobilités
Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
36, boulevard des dames
13002 Marseille

Monsieur le Directeur,

Nous faisons suite à notre dernière correspondance, en date du 27 juin dernier, concernant la desserte du pôle d'activité d'Aix – les Milles (P.A.A.P), dossier évoqué en COPIL métropolitain le 12 juillet.

Lors de ce COmité de PIlotage, il a été évoqué le projet de prolongement de la ligne actuelle du B.H.N.S vers Malacrida avec les services de la Métropole (projet inscrit au plan de mobilité Marseille en Grand), ainsi que le dossier de desserte du P.A.A.P via une seconde ligne de B.H.N.S, pour lequel nous vous avons saisi.

Si le dossier de prolongation de la ligne existante a bien avancé, avec notamment des contacts établis avec les propriétaires de parcelles soumises à acquisition foncière, le dossier de création de la nouvelle ligne à destination du poumon économique de la Métropole (30.000 emplois répartis sur 6.000 entreprises) que constitue le pôle d'activité d'Aix-en-Provence, a également été traité.

La Métropole a acté le scénario reconnu comme prioritaire entre les trois présentés. La commune d'Aix-en-Provence a en effet fait savoir que le scénario le moins couteux et donc le plus rapide à mettre en œuvre avait ses faveurs. Il nécessite moins d'études et moins d'incertitudes quant à la position de la SNCF sur le partage des voies entre ferré et bus, sur une distance d'environ 8km, sur la ligne Aix-Rognac.

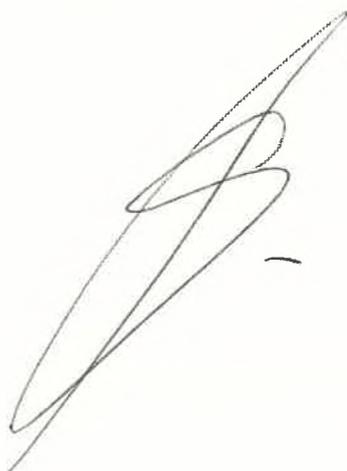
Des contacts ont également été pris avec le Département sur une portion dont il est gestionnaire (RD65 et RD543) pour une déviation entre deux passages à niveau afin de limiter les coûts (-10M€).

Il nous semble que ce dossier est suffisamment urgent et a manifestement fait l'objet des arbitrages nécessaires de la part du maître d'ouvrage pour qu'il soit inclus dans le plan de mobilité Marseille en Grand.

Aussi, nous nous permettons de vous alerter sur la nécessité de commencer rapidement les études pré-opérationnelles pour que le délai estimatif de 5 ans puisse être tenu. Il en va de la qualité de travail des salariés et de la santé économique des entreprises dans une période où la crise pandémique a ralenti l'activité. Si nous parvenons ensemble à maintenir l'attractivité de cette zone, c'est la Métropole qui y gagnera, répondant ainsi au souhait du Président de la République, d'engager les financements sur des dossiers prêts à sortir. Ce dossier génère également des retombés écologiques favorables en raison du report modal de la voiture individuelle vers un BHNS électrique associé à une voie vélo sur l'ensemble du parcours.

Enfin, son raccordement au réseau de BHNS existant au niveau de l'arrêt Vasarely permettra à court terme de mailler les quartiers est et ouest de la commune, ainsi que le centre, avec le secteur à enjeux des Milles et de la Duranne, ce qui préfigure à plus long terme un axe à développer au nord (du côté du Val de Durance), jusqu'à l'étang de Berre (du côté de l'Aéroport) en évitant les thromboses routières.

En espérant que les récentes avancées de ce dossier prioritaire vous permettra de l'inclure dans le plan de charge de la mobilité Marseille en Grand, nous vous adressons, Monsieur le Directeur, nos sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long, sweeping stroke that extends upwards and to the right.