Aix - Les Milles - La Duranne : et pourquoi pas un tram-train ?

Chaque année, des millions de minutes de vie s'y perdent en embouteillages. Cet axe saturé est pourtant un ensemble continu, dense et cohérent alternant bassins d'emploi, résidentiel et de consommation. Hélas, aucun projet de transport ambitieux pour les relier entre eux n'a jamais été développé. Les quelques bus qui y passent n'apportent pas d'avantage comparatif sur les voitures. Résultat, malgré l'inflation continue du nombre d'entreprises et d'habitants sur le secteur, toujours plus d'automobilistes s'agglutinent matin et soir, malgré le coût, l'air vicié des bouchons et le stress qu'ils génèrent. Constatant l'incapacité des collectivités à résoudre ce problème qui va s'aggravant depuis 20 ans, la société civile commence à bouger. Des étudiants viennent de boucler une étude pour un ambitieux projet de tram-train. Il a depuis été repris et enrichi dans une pétition déjà signée par plus d'un millier de personnes.

LES CHIFFRES CLÉS

27 000 salariés travaillent sur la zone d'activités des Milles et **40 000** véhicules passent chaque jour sur la départementale 9, élargie l'année dernière. Après avoir augmenté de 50 % entre 97 et 2009, le nombre de déplacements métropolitains pourrait encore croître de **8 %** d'ici 2030, engorgeant encore plus le réseau routier.

80 % des actifs aixois sont des automobilistes exclusifs dans une agglomération où l'offre de transports publics, si elle progresse, reste faible avec **22 km seulement par habitant** contre 33 pour les villes de même strate.

La **zone commerciale de la Pioline est la deuxième plus polluante du département** juste derrière Plan de Campagne. Chaque client effectue en moyenne **11 km** pour s'y rendre et **97 %** empruntent leur voiture.

On estime qu'**1 automobiliste** émet autant de gaz à effet de serre que **40 personnes dans un tramway.**

1 135 personnes ont déjà signé la pétition qui soumet un projet détaillé reliant Aix à la gare TGV

Et si c'était LA solution idéale ? Un véhicule hybride capable de circuler à la fois sur des voies de tram dans le cœur de ville puis de basculer sur le réseau ferroviaire pour relier la périphérie sans avoir à changer de mode de transport. Cela existe, on appelle ça un tram-train. Et en y réfléchissant bien, il pourrait correspondre parfaitement à l'agglomération aixoise qui mêle un centre très dense où la voiture n'a plus sa place et des faubourgs éloignés à l'urbanisme diffus : la Duranne est à 10 km de la Rotonde, ajoutez encore 7 km pour la gare TGV…

C'est en tout cas la réflexion qu'ont approfondie des étudiants de l'École nationale des techniciens de l'équipement (ENTE) basés aux Milles et par conséquent témoins privilégiés du manque cruel d'une offre de transports performante qui assigne un grand nombre de personnes à leur voiture pour leurs déplacements quotidiens dans ce vaste bassin d'emploi, dont les responsables tirent la sonnette d'alarme depuis des années. Alors que la réouverture de la liaison ferroviaire vers l'Étang de Berre a été renvoyée à l'horizon 2040 (!), dans un admirable rapport d'une centaine de pages, ils ont décortiqué la situation pour soumettre un projet de tram-train reliant la gare centre à la Duranne via les Milles. L'avantage, c'est que le passage existe déjà puisque le tracé reprend les rails de la voie ferrée Aix-Rognac. Pas de foncier à acquérir, d'expropriation ni de gigantesques travaux, il ne s'agirait donc "que" d'aménager des haltes, adapter la signalisation et d'électrifier ce tronçon afin d'obtenir un mode de transport propre. Les étudiants de l'ENTE ont pensé à tout : l'emplacement des futures stations, les aménagements cyclables et même le revêtement de la passerelle piétonne sur l'Arc à construire aux Milles. Le tout pour une facture estimée à 120 millions d'€, plus trois autres millions pour l'agrandissement du parking-relais du plan d'Aillane. Le tout pourrait être réalisé d'ici 2025 pour peu que les financements accompagnent une réelle volonté politique.

L'idée est si séduisante qu'une pétition a été lancée sur le site *change.org* qui a déjà recueilli plus de 1 100 signatures. Le "plaidoyer" savant qui y est joint va encore plus loin en proposant le doublement de la voie -- lors de sa création au 19e siècle, on avait prévu l'emprise foncière nécessaire sans jamais poser la seconde voie-- afin d'en libérer une pour le fret. Car aujourd'hui encore, cette ligne est empruntée quotidiennement par deux gigantesques convois acheminant de la bauxite arrivée d'Afrique par bateau vers le site d'Alteo à Gardanne. La pétition préconise également une halte dans le secteur de la Constance où 3 500 logements vont pousser dans la décennie à venir avec de gros doutes quant aux voies d'accès. Il dessine également un prolongement jusqu'à la gare TGV, toujours enclavée 20 ans après sa mise en service, et même une connexion avec la voie ferrée dite des Alpes pour créer une halte à la Calade où capter une partie du trafic automobile arrivant depuis le nord-ouest.

L'évidence s'impose : seul un aménagement de cette envergure serait de nature à provoquer un changement massif des habitudes de déplacement en phase avec l'impératif de transition écologique. Le moment électoral qui s'ouvre est sans doute le bon pour pousser un tel projet dans le débat alors que la Métropole se montre très tiède. Elle vient de lancer une étude de faisabilité pour aménager des plateformes autour des rails de la voie ferrée pour y faire circuler des bus jusqu'au Plan d'Aillane excluant la Duranne. Mais quand elle sera remise, courant 2020, les élections municipales seront passées et les élus qui auront à se prononcer sur le projet ne seront peut-être plus ceux d'aujourd'hui…

Romain CANTENOT
rcantenot@laprovence.com

LE COMMENTAIRE **BERNARD CURNIER,** PRÉSIDENT

"Les plans quinquennaux qui ne voient jamais le jour, ça suffit"

Bernard Curnier est le président de l'association des entreprises du Pôle d'activités d'Aix-en-Provence. Cette structure existe depuis 1972 et a pour mission la gestion du patrimoine foncier, l'animation et la communication des entreprises. Parmi les thèmes des commissions de travail, l'accessibilité et les déplacements. Un des points noirs du Pôle, qui occasionne des kilomètres d'embouteillage.

"En 1990, le pôle d'activités s'étendait sur 500 hectares avec 9 000 salariés. Dix ans plus tard, on avait doublé. En 2000, il y avait 19 000 salariés. En 2018, ils sont 27 000 avec 1 500 entreprises sur 600 hectares. Et le problème du déplacement a explosé. Au total, ces milliers de salariés comptabilisent deux fois le tour de la Terre par jour pour venir travailler **(un tour équivaut à 40 000 kilomètres, Ndlr).**

"Ce tram-train, on le revendique depuis tellement d'années. Il y a aussi une pétition lancée. Tout ça se rejoint et c'est une très bonne chose. On doit utiliser cette voie ferrée avec une infrastructure intelligente. Aujourd'hui, on a le matériel pour le faire. La réalisation de ce projet, on l'appelle de tous nos vœux. Il y a une vraie thrombose sur le Pôle. On interpelle les collectivités depuis longtemps. J'espère qu'on aura enfin une réponse rapide. Les plans quinquennaux qui ne voient jamais le jour, ça suffit."

Et le BHNS de la ville d'Aix, "*ils ont fait la ligne Est-Ouest. On attend celle Nord-Sud, c'est techniquement possible et c'est un vrai besoin. Ça fait des années qu'on plaide pour cette ligne de bus*". "*En ce moment, ça bouge. Un déclic est en train de s'opérer. On va y arriver !*"

En attendant, des entreprises ont dû décaler les horaires de travail. Et les parkings collectifs débordent.

L.G.

Ils l'ont fait ailleurs et ça marche

Le concept de tram-train a vu le jour dans les années 90 à Karlsruhe. Engagée dans une politique avant-gardiste en matière de transports, la cité allemande tente alors une expérience pour abolir la frontière entre le "petit" chemin de fer (le tramway) et le "grand" (les trains interurbains). L'objectif est d'élargir le recours aux transports publics en permettant aux passagers de se déplacer rapidement sur des distances plus importantes dans l'agglomération sans avoir à changer de mode de transport.

L'expérience est un succès total : en dix ans, la fréquentation du réseau augmente de 50 % pour atteindre en 2003, 350 voyages par an et par habitants (seulement 42 à Aix au milieu des années 2010). Cette solution se prête en effet bien à des agglomérations peu denses comme la nôtre. Depuis, Karlsruhe a étendu son réseau qui atteint aujourd'hui 350 km de voies et dessert avec un maillage fin les communes se trouvant jusqu'à 50 km de la ville-centre. Un peu comme si on pouvait prendre le tram à Aix pour aller jusqu'en train à Marseille, Aubagne, Vitrolles ou Salon… Presque de la science-fiction vu d'ici.

Aussi réussie qu'elle fut, l'expérience de Karsruhe n'a cependant fait que peu d'émules en France. Au début des années 2000, la SNCF enthousiaste avait précommandé 200 rames. Seule une petite partie a effectivement été mise en service sur quatre lignes d'Ile-de-France et si le déploiement se poursuit, c'est à faible allure. D'autres lignes ont été ouvertes à Nantes et dans l'ouest lyonnais, mais c'est l'expérience de Mulhouse qui apparaît la plus aboutie. La cité alsacienne a véritablement unifié son nouveau réseau de tramway avec des infrastructures ferroviaires.

Agile comme un tramway en ville, rapide comme un TER en périphérie, un tram-train signé Alstom vient d'être mis en service en 2018 entre Epinay/Seine et Le Bourget. / DR

Mais au tournant de 2020, le tram-train pourrait reprendre un nouveau souffle avec l'arrivée de nouveaux matériels roulants plus modernes et plus adaptables. Bordeaux y songe déjà pour relier Lacanau via une ancienne voie ferrée et en desservant au passage toutes les communes du littoral. Un axe particulièrement dense et embouteillé… Ça ne vous rappelle rien ? **R.C.**