

FEDERATION DES CIQ DU PAYS D'AIX

Aix en Provence le 14 mars 2023

Madame Martine VASSAL
Présidente de la métropole
Aix Marseille Provence
BP 48014
13567 Marseille Cedex 02

Objet :desserte du parc d'activités d'Aix en Provence

Madame la Présidente

Les tracas quotidiens que subissent les 40 000 salariés travaillant au pôle d'activités d'Aix en Provence (PAAP) pour se rendre sur leur lieu de travail sont bien connus et s'aggravent d'année en année.

Le plan de mobilité de la métropole Aix -Marseille voté en décembre 2021 vise à répondre à ce problème en prévoyant « *une desserte de haut niveau de service pour le PAAP fondé notamment sur une étude de faisabilité pour étudier les conditions d'utilisation de la voie ferrée Aix - Rognac qui doit permettre de s'assurer de la faisabilité des circulations de bus sur la voie ferrée et de la compatibilité avec les services de fret existants* »(Page 206 du plan de déplacement urbain).

Depuis l'adoption de ce plan, le scénario du BHNS a évolué car il ne s'agit plus d'utiliser la voie ferrée Aix-Rognac, mais l'emprise foncière de la SNCF Réseau, c'est-à-dire parallèlement aux rails sans obérer leur exploitation pour la circulation des trains. Une étude de faisabilité a été lancée dans vos services et en novembre 2022, par un communiqué de presse commun avec le monde économique aixois, le maire d'Aix a demandé que ce BHNS soit priorisé par rapport au projet d'extension du BHNS existant en direction de Malacrida également inscrit au PDU en se

Fédération des Comités d'Intérêts des Quartiers des Communes du Pays d'Aix en Provence
Siège social : le Ligourès Place Romée de Villeneuve 13090 - Aix-en-Provence

Adresse postale : Michel BRAUNSTEIN - le Méjanès B4, 7 chemin du Roc Fleuri
13090 - Aix-en-Pce Téléphone : 06 77 08 33 45 e-mail : braunsteinfm@orange.fr

fondant notamment sur le rapport d'étape du comité de pilotage de juin 2022 dont un extrait était joint au communiqué (cf pièce jointe) .

Tout récemment en février 2023, suite semble-t-il aux annonces gouvernementales sur la mise en place de RER dans une dizaine de métropoles, le maire d'Aix a, par un message diffusé sur les réseaux sociaux, infléchi sa position puisqu'elle y indique « *sa volonté de prioriser la liaison ferroviaire ou le BHNS pour desservir la zone d'activités des Milles* » cf pièce jointe).

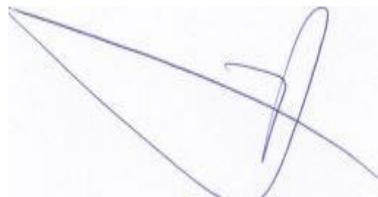
Par ailleurs, au même moment, un collectif d'associations (Collectif climat du Pays d'Aix , Tram-train du Pays d'Aix, NOSTERPACA, FNAUT, Carrefour citoyen de Venelles) vient de procéder à la diffusion d'un document valorisant une autre solution que celle figurant dans le PDM et qui est fondée sur la réouverture de la voie ferrée Aix-Rognac au trafic voyageur couplée avec un tram -train pour desservir, sans rupture de charge, le PAAP.

La fédération des CIQ du Pays d'Aix souhaite qu'une comparaison objective des avantages -inconvenients de ces deux solutions soit menée et qu'une étude de faisabilité identique à celle faite actuellement pour le BHNS soit réalisée afin que les décideurs puissent rendre leur arbitrage en toute connaissance de cause. Cette comparaison devrait aussi inclure l'aspect économique de ces projets tant en termes d'investissement que de fonctionnement. Ces projets notamment celui du BHNS nécessitant de longs délais, la fédération souhaite que l'on ne s'interdise pas d'expertiser des solutions transitoires du type voie dédiée sur la RD9 à l'instar de ce qui a été réalisé sur l'autoroute Aix -Marseille.

Dans l'immédiat, la fédération souhaite être destinataire du rapport complet du comité de pilotage de juin 2022 qui a fait l'objet d'une diffusion partielle en novembre dernier et qui montre que la solution du BHNS n'est pas sans poser de nombreux problèmes.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer nos meilleures salutations.

Pour la fédération des CIQ du Pays d'Aix
Son président
Michel Braunstein



Marseille, le

03 MAI 2023

La Présidente

Monsieur Michel BRAUNSTEIN
Président de la Fédération des CIQ du
Pays d'Aix
Le Méjanès – B4
7, Chemin du roc fleuri
13090 AIX-EN-PROVENCE

DOSSIER SUIVI PAR :

Joëlle COUTURIER

Direction Stratégie Etudes et programmation

DGD MOBILITES DURABLES INFRASTRUCTURES VOIRIE

Adresse mail : joelle.couturier@ampmetropole.fr

Nos réf : DGDMDIV-S5000000/2023-04-40461

Objet : Desserte du parc d'activités d'Aix en Provence (PAAP)

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessité d'améliorer l'accès en transports en commun du pôle d'activités d'Aix-en-Provence et je vous en remercie.

Comme mentionné, je vous réaffirme que le Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence, approuvé en décembre 2021, intègre bien cette problématique et prévoit de desservir cet important secteur d'emplois par le biais notamment d'une desserte structurante, de type BHNS en site propre, le long de la voie SNCF Aix-Rognac.

Pour ce qui concerne les études en cours sur ce BHNS, qui emprunterait les emprises foncières de la ligne ferroviaire Aix-Rognac-Etang de Berre appartenant à SNCF réseau, je vous confirme que les études de faisabilité d'un tel projet ne sont pas encore finalisées, tout comme le rapport d'étude que vous demandez.

Ces études ont pour objet, en premier lieu, de déterminer comment insérer un BHNS entre Aix-centre et le PAAP dans les emprises foncières de SNCF réseau, qui je précise, sera complété par une piste cyclable bidirectionnelle, puis d'évaluer les impacts techniques, financiers ainsi que le calendrier de réalisation.

Je précise également que ce dossier doit faire l'objet d'une analyse par les services de SNCF réseau pour évaluer sa compatibilité technique, notamment pour des questions de sécurité et de maintien du trafic fret. Un dossier a ainsi été transmis à SNCF réseau et nous sommes en attente d'un retour de leur part. Cette étape est essentielle pour apprécier la suite à donner, et dans tous les cas, il s'agit d'un préalable à toute présentation publique du projet ou plus spécifiquement aux entreprises du PAAP. De plus, ce projet ne doit pas empêcher la réouverture de la ligne ferroviaire au trafic voyageur, avec le maintien de la piste cyclable bidirectionnelle.

Par ailleurs, vous faites référence au projet porté par le collectif d'associations constitué du Collectif Climat du Pays d'Aix, Tram-train du Pays d'Aix, NOSTERPACA, FNAUT, Carrefour citoyen de Venelles et du Pays d'Aix, qui annonce un délai de 2 ans pour assurer la desserte

du PAAP, via un mode tram-train depuis Aix-centre.

Les délais avancés pour la réouverture de cette ligne au trafic voyageur, qui nécessite des travaux préalables sur la partie Aix-PAAP, ainsi qu'en gare d'Aix-en-Provence, sont malheureusement irréalistes.

Toute intervention sur un axe circulé par des trains ou ayant un impact sur une gare, doit en effet être anticipé 3 ans à l'avance, ce qui suppose de disposer déjà d'un dossier d'étude complet pour en préciser les contraintes, ce qui n'est pas le cas.

Cette desserte présente par ailleurs une rupture de charge comme vous le précisez puisque qu'un service de bus complémentaire sera nécessaire à Plan d'Aillane afin de desservir la zone plus finement, alors que la solution BHNS permet d'assurer cette desserte fine et continue, une fois débranché de la plateforme ferroviaire.

Vous suggérez également la création de voies réservées sur la D9. Des aménagements ont déjà été réalisés puisque 1.5 km de voies réservées aux TC ont été créées en 2021 à la demande de la Métropole par le Département des Bouches du Rhône.

Nous avons en parallèle agrandi le SAS Bus pour augmenter le passage du nombre de bus sur la partie la plus congestionnée de l'heure de pointe du soir.

La D9 ne présente néanmoins pas la même configuration que l'Autoroute A51 où les voies réservées ont été réalisées sur la Bande d'Arrêt d'Urgence, sans élargissement de l'autoroute, ni réduction du nombre de voies affectées aux VL. Il n'en est pas de même pour la D9 qui ne peut être traitée sur le même format.

De plus, une réflexion est en cours sur le schéma armature ferroviaire métropolitain, en partenariat avec l'Etat, la Région Sud, le Département des Bouches du Rhône et la Métropole, qui pourra être décliné à l'horizon post gare souterraine de St Charles avec l'ambition de développer un véritable « RER métropolitain ». Cette réflexion, à l'horizon 2040-2050, nécessite d'appréhender les déplacements sur l'ensemble de notre territoire et pas uniquement sur le Pays d'Aix, eu égard aux contraintes d'exploitations qui s'imposent en gare Saint-Charles notamment.

Cette réflexion autour du « RER métropolitain » intègre également la création et la réouverture de haltes ferroviaires dont celle de Venelles et l'étude d'une desserte en tram train sur certains axes.

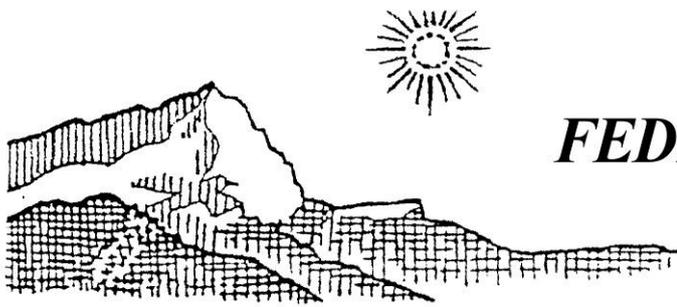
Bien que l'horizon du « RER métropolitain » soit plus lointain, certaines améliorations seront toutefois étudiées pour être déclinées dans une temporalité plus proche, sous réserve de leur compatibilité avec les aménagements de la gare St Charles.

En résumé, je vous confirme que dès que nous disposerons de toutes les données permettant d'établir un tableau comparatif des modes de desserte du PAAP, depuis Aix centre, nous ne manquerons pas de vous le communiquer.

En espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Martine VASSAL





FEDERATION DES CIQ DU PAYS D'AIX

Aix en Provence le 14 juin 2023
Madame Martine Vassal
Présidente de la métropole AMP
BP 48014 13567 MARSEILLECEDEX 02

Objet: desserte du parc d'activités d'Aix en Provence (PAAP)

Madame la Présidente

Par un courrier du 3 mai dernier, vous avez bien voulu répondre au courrier que vous avait adressé la fédération des CIQ du Pays d'Aix le 14 mars dernier et nous vous en remercions.

S'agissant de l'étude de faisabilité en cours sur le BHNS, nous avons bien compris que l'appréciation par SNCF réseau de la compatibilité technique de la solution BHNS est une étape essentielle pour la suite des opérations et constitue un préalable avant toute présentation publique du projet. Nous avons aussi bien intégré le fait que ce projet ne doit pas empêcher la réouverture de la ligne ferroviaire au trafic voyageurs. Au-delà de ces questions, il est capital de connaître le positionnement global de la SNCF sur ce projet. Une récente réunion a eu lieu, à l'initiative de l'association des entreprises du PAAP, avec M Karim Touati directeur régional de SNCF Réseau. Les informations qui nous ont été rapportées à ce sujet varient selon l'interlocuteur qui les a rapportées et rajoutent de l'incertitude à un dossier qui n'en a pas besoin. La nouvelle donne que constitue la proposition de loi n° 1166 actuellement en discussion à l'Assemblée nationale sur les services express régionaux métropolitains (SERM) doit également être prise en compte ainsi que l'étude sur l'armature ferroviaire dans la région qui doit être rendue publique en juin ou en juillet. Dans ce contexte mouvant et compte tenu des fortes attentes des usagers, la fédération souhaite savoir, dans quel espace de temps, ce projet est actuellement inscrit, compte tenu de l'état d'avancement de l'étude de faisabilité en cours et ce d'autant que certains élus évoquent fréquemment l'horizon 2028 pour la finalisation de cette opération.

Fédération des Comités d'Intérêts des Quartiers des Communes du Pays d'Aix en Provence
Siège social : le Ligourès Place Romée de Villeneuve 13090 - Aix-en-Provence

**Adresse postale : Michel BRAUNSTEIN - le Méjanès B4, 7 chemin du Roc Fleuri
13090 - Aix-en-Pce Téléphone : 06 77 08 33 45 e-mail : braunsteinfm@orange.fr**

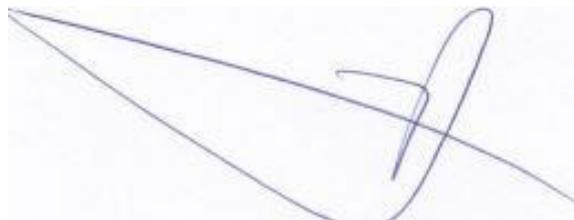
La fédération avait aussi souhaité qu'une étude de faisabilité soit faite pour la solution alternative portée par un collectif d'associations fondée sur la réutilisation de la voie ferrée Aix -Rognac avec un couplage de trains TER hybrides et de tram-train. Dans votre réponse, vous écarterez de fait cette solution ce que nous regrettons. Pour notre part, nous ne pouvons que réitérer la demande d'une étude de faisabilité complète sur cette solution, position déjà exprimée dans l'interview accordée à la Provence le 25 janvier 2023 et dans notre courrier du 14 mars dernier. Un investissement aussi lourd ne peut en effet être fait sans que toutes les hypothèses aient été complètement analysées avec leurs avantages et leurs inconvénients

Par ailleurs, il y a lieu de noter que la fédération ne fait pas la même lecture de ce projet alternatif que vous. Pour la métropole, le dossier ne tient pas la route car le délai annoncé de 2 ans est irréaliste et le recours au tram-train pour irriguer le PAAP nécessite une rupture de charge et implique donc un service de bus complémentaire. Sur ces deux points importants, la lecture du dossier faite par la fédération est différente puisque, dans le projet soutenu par ce collectif, la réalisation est affichée à l'horizon 2028 et non pas en 2024 et que le recours au tram train-implique par construction la mise en place d'un réseau de voies de tramway dans le PAAP permettant à ces tram -train de circuler sans rupture de charge. Il importe dès lors d'explicitier ces interprétations divergentes.

A cette fin, nous souhaiterions qu'une réunion puisse être organisée avec la direction en charge de ce dossier pour évoquer ces divers points.

Dans l'attente d'une réponse positive de vos services, nous vous prions d'agréer madame la Présidente nos meilleures salutations.

Pour la fédération des CIQ du Pays d'Aix
Son président
Michel Braunstein



CPI C Faucher DGD Mobilités durables
J Couturier DGD Mobilités durables