

1- Diagnostic et enjeux

Le secteur d'Aix - Les Milles, la Duranne est considéré à raison comme le poumon économique de la Métropole Aix-Marseille- Provence le plus dynamique, en termes de création d'emplois et de valeurs. Sur le site des Milles (Aix-La Pioline & PAAP) et de la Duranne (Technopole & The Camp), ce ne sont pas moins de 1.500 entreprises qui ont installé un siège social ou des locaux, embauchant plus de 40.000 salariés. Auquel s'ajouteront habitants et salariés du secteur de la Constance.

Ce secteur à enjeux, reconnu comme tel dans le projet de SCOT Métropolitain et de PLUI du Pays d'Aix, souffre de problèmes de circulation très importants.

Les flux circulatoires irriguant ce secteur proviennent principalement des autoroutes A8 et A51, puis du réseau secondaire de routes départementales rd18, rd9, rd65, rd543. Ces artères sont saturées. Il est urgent de mettre en œuvre un réseau de mobilité adapté pour éviter que cette zone économique dynamique ne se délite et ne soit plus en capacité de se développer, faute de réseaux viaires évolutifs et de solutions multimodales.

Aussi, en complément d'une politique de mobilité douce, lancée par la ville d'Aix-en-Provence – via le développement sans discontinuité de la ligne n°6 de vélo qui reliera à terme la Rotonde à la Duranne, via les Milles- la nécessité d'un réseau de transport en commun sur voies séparées apparaît comme la solution permettant de diminuer le flux de véhicules pendulaires sur le secteur.

2- Le projet de BHNS métropolitain

La Métropole Aix-Marseille-Provence, autorité organisatrice de mobilité, a entamé des réflexions sur une seconde ligne aixoise de BHNS. Celle-ci est envisagée pour relier la première ligne de BHNS au niveau de la Constance, au secteur de la Duranne et des Milles (PAAP et Pioline). Le tracé, objet des premières études, permet de relier entre eux, des poches économiques et d'emploi, via des emprises ferrées sans que ce tracé ne se substitue au réseau rail, donc avec des impacts quasi nuls pour SNCF Réseaux.

La tracé permet aux acteurs économiques d'envisager un usage quotidien par un grand nombre de salariés et permettra rapidement de diminuer les flux pendulaires qui nuisent aux employeurs et aux employés. D'autant plus qu'un pôle multimodal « Plan d'Aillane » a été créé aux Milles et permettrait un maillage plus complet de la zone.

Ce projet est nécessaire et indispensable au dynamisme économique de ce pôle d'emplois au cœur de la zone métropolitaine. Il convient de poursuivre les études permettant d'avancer rapidement sur cette solution.

Ce scénario a l'avantage d'être plus rapide en terme de calendrier de réalisation que la réouverture de la ligne ferrée Aix-Rognac aux voyageurs, mais peut tout à fait être complémentaire. En effet, il n'obère pas les rails mais se situe dans l'emprise foncière uniquement.

3- La participation financière de l'Etat

En effet, la nécessité réaffirmée par le monde économique rejoint la volonté du gouvernement de rattraper des années de retard de mobilité dans la Métropole. Le volet mobilité du Plan Marseille en Grand en témoigne. Pas moins de 250M€ de subventions de l'Etat ainsi que 750 M€ d'avances à taux zéro, abondent des dossiers mobilité structurant pour le territoire.

Compte tenu du montant de Versement Mobilité payé par les entreprises du secteur Constance – Les Milles – Duranne, ces derniers pourraient s'attendre à ce que leurs problématiques soient prises en compte par la Métropole et le GIP dans le calendrier de réalisation de cette solution.

Nous considérons que la problématique de mobilité de la zone économique la plus dynamique de la métropole mérite de bénéficier de l'aide de l'Etat, via le GIP mobilité. En effet, il s'agit d'une priorité économique et écologique. Le développement de la ligne vélo n°6, ainsi qu'un réseau BHNS, non polluant et sur voies séparées permettra de concilier économie et réduction des gaz à effet de serre ; cela concerne environ 100.000 déplacements quotidiens, d'après le Plan de Mobilité Métropolitain, qui produisent 2 627 g. de gaz à effet de serre par habitant.

Cette portion d'Aix-centre aux Milles/Duranne pourrait alors être considérée comme le socle d'une liaison à plus grande échelle reliant le nord du territoire (Pertuis/Venelles) au sud (gare TGV, aéroport, zones d'activités de Vitrolles). Les poches d'emploi recensées tout le long de ce parcours constituent un axe névralgique en termes de mobilité. La métropole et l'Etat ont tout intérêt à considérer le territoire métropolitain comme un territoire à enjeux économique et écologique qu'il ne faut pas dégrader, au risque de voir partir certains acteurs économiques vers des métropoles en développement et plus efficaces.

La question posée aujourd'hui n'est pas « quoi ? » puisque le Plan de Mobilité Métropolitain a arbitré ce dossier, que les études pré-programmatives ont été réalisées, qu'une option de tracé est privilégiée par rapport à d'autres...

La question qui se pose est « quand ? »

Cela n'empêche pas les acteurs de la mobilité de continuer à développer la multimodalité que constituent le vélo, le co-voiturage, les parkings-relai...

Annexe 1 : Extrait du Plan de Mobilité Métropolitain (adopté le 16 décembre 2021) :

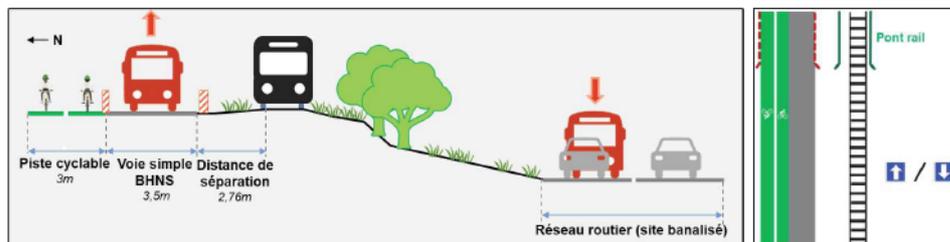
UNE DESSERTE À HAUT NIVEAU DE SERVICE POUR LE PAAP

Depuis Aix-en-Provence centre, deux lignes de Bus+ relieront le PAAP et le quartier de la Duranne jusqu'au quartier de l'Aréna d'une part et le technopôle de l'Arbois d'autre part. Différentes solutions d'intégration de sites propres seront étudiées, afin de sécuriser les temps de parcours rapides et d'assurer ainsi une qualité de service. C'est dans ce sens qu'une étude de faisabilité est engagée pour étudier les conditions d'utilisation de la voie ferrée* Aix-Rognac sur une grande partie de son trajet, et permettra de s'assurer de la faisabilité des circulations de bus sur la voie ferrée et de la compatibilité avec les services fret existants. La réutilisation de cette voie ferrée pour y faire circuler un Bus+ permettra de desservir Aix-centre, le quartier Politique de la Ville d'Encagnane, le futur quartier de la Constance où il est prévu 3 600 logements et 75 000m² d'activités tertiaires, la zone commerciale de la Pioline, le village des Milles, le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, le quartier de la Duranne, l'Europôle de l'Arbois. Les PEM de Plan d'Aillane et des trois Pigeons seront les espaces pivots de cette nouvelle mobilité avec une offre conséquente de places de stationnements en parking-relais. Ils permettront les connexions avec les lignes Car+ allant à Marseille, Marignane/Vitrolles et Martigues, pour lesquelles des sites propres seront mis en oeuvre en fonction des congestions observées notamment sur la D9. En parallèle, des lignes vélo sécurisées connecteront le bassin aux communes à proximité : Aix-en-Provence centre, Luynes, Gardanne et Bouc- Bel-Air.

Depuis l'adoption du Plan de mobilité par la Métropole, le scénario 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 de trains (cf. Annexe2)

Annexe 2 : Scénario issu des études de la Métropole, projeté en comité de pilotage en juin 2022

Scénario 1 – V-Sép : Exploitation indépendante, voie unique BHNS



Mode d'exploitation : le BHNS circule sur la plateforme mixte dans le sens le plus congestionné :

- Aix → Plan d'Aillane / La Duranne le matin
- Plan d'Aillane / La Duranne → Aix le soir

Dans l'autre sens, le BHNS est intégré à la circulation.

Critères	Impacts
Impacts fonciers	~ 3.800 m ² entre PN 7 et Vasarely (13 parcelles impactées)
Terrassements	Travaux importants
Systèmes et infrastructures ferroviaires	Peu d'impacts
Qualité de service	Dégradée car site BHNS en voie unique
Interface exploitation train / BHNS	Exploitations totalement indépendantes du réseau ferroviaire

Annexe 3 : La ligne de l'emploi métropolitain nord/sud

