

13290 AIX EN PROVENCE

Madame Sylvie FERRARIN

**Directrice du projet PDU
Métropole Aix-Marseille-Provence**

BP 48014

13567 MARSEILLE CEDEX 02

OBJET : Sur l'avis de la commission d'enquête concernant le projet TramAix
Recommandé avec AR n°1A 188 163 1670 3

Madame la Directrice,

Je souhaitais réagir sur l'avis de la commission d'enquête et les réponses apportées par MOA sur mon projet.

« la Métropole **a bien connaissance** de ce projet » ... la Métropole n'a eu connaissance de mon projet TramAix qu'à partir du dépôt de ma contribution du 25/04/2021 à l'enquête publique.

« **si** la faisabilité (de faire circuler des bus sur voie ferrée) est avérée » ... ce projet ayant été inscrit au PDU 2020-2030 en décembre 2019, on peut donc raisonnablement penser que les études de faisabilité sont achevées, mais quelles en sont les conclusions ?

Concernant ce dernier point, lors des dernières élections municipales, j'ai rencontré plusieurs candidats et je leurs ai fait part de mon scepticisme sur l'idée de faire circuler des bus sur la voie (unique) ferrée Aix-Rognac tout en maintenant le trafic fret existant.

Cette idée faisait même partie du programme de Mme JOISSAINS, candidate aux dernières élections municipales.

Je reproduis ci-dessous, pour votre information, la page 5 du projet TramAix (V9) publiée dès le 30/06/2020.

A vouloir, comme le suggère la Métropole (cf. Annexe page 36), **"faire circuler des bus sur la voie ferrée avec les services fret existants (sic)"** ou à **"créer un couloir bus sur une partie de la RD9"**, le remède risque d'être pire que le mal et par conséquent il est indispensable de réaliser au plus vite, avec le concours de l'état, de la région et de la Métropole, **un transport collectif en site propre intégral de façon à préserver l'accessibilité et l'attractivité d'un des plus grands bassins d'emplois de la région (27000 salariés, 1500 entreprises)** et de la future ZAC de la Gare avec sa zone commerciale et ses emplois.

Connaissant bien le domaine ferroviaire, je persiste à dire que l'idée de faire circuler des bus sur voie ferrée est une solution qui n'est pas viable actuellement (et il n'y pas d'exemple similaire en France !) :

- Sans parler de l'aménagement de la plateforme par platelage dont le coût risque d'être très élevé, les véhicules hybrides (pouvant s'apparenter à des tramways sur pneus mais sans équivalent dans le réseau de transport actuel de la Métropole) devront être guidés par un rail central sur la plateforme ferroviaire.

- Une signalisation adaptée type tramway devra être mise en place pour éviter les nez à nez (n'oublions pas que nous sommes sur une voie unique banalisée).
- Comme il n'y a pas de croisements intermédiaires (à ma connaissance) entre la gare routière et les 3 Pigeons/La Duranne, le débit sera nécessairement faible, contrairement à l'objectif envisagé.
- La signalisation type tramway étant incompatible avec la signalisation SNCF de voie unique banalisée, le trafic fret ou voyageurs SNCF ne pourra être autorisé qu'en dehors des périodes de circulation des bus.
Du fait de cette contrainte et contrairement à ce qu'indique MOA, ce sera une nouvelle fois la mort annoncée de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Aix-Rognac qui devait débiter cette année.
- Pour atteindre la gare routière ou les 3 Pigeons/La Duranne, les véhicules devront être équipés d'un système débrayable pour passer en mode non guidé.
- J'ajoute que les rampes d'accès à la plateforme ferroviaire nécessiteront une parfaite planéité de la chaussée, la garde au sol des véhicules étant très basse.

Et pour finir, le dernier obstacle et non des moindres :

SNCF Réseau étant propriétaire de l'infrastructure, son objectif prioritaire est de pérenniser le fret ferroviaire sur Aix-Rognac.

Pour s'en convaincre, il suffit de se référer à la modernisation du plan de voie de la gare de Rognac dans l'avant-projet SNCF Aix Etang de Berre (CPER 2015-2020), qui est révélatrice à cet égard.

Même la création d'une piste cyclable entre Aix et la Duranne en empruntant sur certains secteurs le foncier de la ligne sur les zones qui ne sont pas doublées pour l'instant posera problème à terme.

L'utilisation du foncier par la Ville d'Aix en Provence devra faire l'objet d'une Convention d'Occupation Temporaire avec SNCF Immobilier dans la mesure où à très long terme l'intégralité de la ligne devrait être doublée et donc le foncier nécessaire à l'activité ferroviaire.

En conclusion, et pour toutes ces raisons, il serait raisonnable de renoncer définitivement au projet discutable de faire circuler des bus sur voie ferrée qui n'aura pour conséquence que de retarder l'adoption de la seule vraie alternative : **un projet de TCSP entre Aix centre, le pôle d'activités et la gare TGV de l'Arbois.**

Je vous remercie pour votre attention.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'assurance de ma sincère considération.

M. Martial CONSTANTINIDÈS

Annexes : Contribution à l'enquête publique PDU Métropolitain du 25/04/2021
PDU Métropolitain de décembre 2019, pages 202 et 206
Réponses apportées par MOA sur le projet TramAix, pages 147 et 148
Aperçu et projet TramAix