



Une grande croix cerclée d'un anneau au centre duquel semble planer une aile élégante toute de verre et d'acier, dressée comme en miroir face à Sainte-Victoire. Ainsi se présente, vue du ciel, la gare TGV d'Aix-en-Provence, au milieu du plateau des 8 000 hectares de ce triangle de garrigue entre Aix, Vitrolles et Marseille. Avec 3,6 millions de voyageurs comptabilisés en 2019, elle a depuis longtemps dépassé le petit million prévu initialement. En se faisant le moteur de l'essor économique du pays d'Aix dans la décennie 2000, elle a contribué à développer et peupler sa vaste aire d'attraction. *"On n'avait pas anticipé à l'époque qu'elle aurait un tel rayonnement"*, reconnaît Agnès Moutet-Lamy, directrice "grand Sud" de Gares & Connexions, nous avons à la fois une clientèle professionnelle la semaine et une clientèle de loisirs qui prend le relais les week-ends et pendant les vacances. 60 % des passagers viennent du pays d'Aix, un passager sur trois des Bouches-du-Rhône et 20 % du reste de la région Paca. Notamment les départements limitrophes du Vaucluse, des Alpes-de-Haute-Provence et du Var. C'est une gare très appréciée des clients, son taux de satisfaction est de 8 sur 10. C'est l'un de nos meilleurs."

Et après le coup d'arrêt provoqué par la crise sanitaire, la SNCF se prépare à voir la fréquentation grimper encore plus haut dans les années qui viennent. Ce succès commercial flamboyant ferait presque oublier qu'il s'en est fallu de peu pour qu'elle ne vît jamais le jour.

Dans les années 90, quand la SNCF trace dans l'adversité sa ligne grande vitesse entre Valence, Avignon et Marseille, elle est loin de s'imposer comme une évidence. Alain Juppé, alors Premier ministre, confirme à sa ministre de l'environnement, Corinne Lepage, qu'elle ne se ferait pas considérant que les "deuxièmes gares" doivent impérativement être branchées à d'autres réseaux (avion, train, métro), à l'image de celle de Lyon Satolas. Les services de l'État aussi sont plus que réservés sur cette halte, à 17 km de Marseille et 12 km du centre d'Aix qui pourrait rallonger le temps de parcours et déboucherait au milieu de nulle part.

Localement, Roger Mei, le maire communiste de Gardanne, et les élus FN de Vitrolles se retrouvent curieusement dans leur opposition au projet soutenu bec et ongles par Jean-François Picheral. Tenace, le maire PS d'Aix finit par l'emporter à la faveur du retour de la gauche aux affaires en 97 et l'arrivée au Gouvernement de l'écologiste Dominique Voynet qui valide finalement le projet.

Le 7 juin 2001, c'est Maryse Joissains sa successeure de droite, qu'il inaugure aux côtés de Jacques Chirac. Tandis que tout le monde salue la réussite architecturale de cette gare à 350 millions de francs, Jean-François Picheral, défait aux municipales quelques semaines plus tôt, se retire et avec lui et toutes les promesses de développement qui avaient été faites. La liaison ferroviaire avec le centre d'Aix, la Zac de 150 hec-

tares et le "futuroscope" dédié à l'environnement ne verront jamais le jour, la nouvelle équipe préférant concentrer ses efforts sur l'émergence de la ville nouvelle de la Duranne, à quelques kilomètres de là.

Une extension à l'étude

Vingt ans après, les parkings saturent toujours, le stationnement anarchique perdure et le service de navette en autocar laisse toujours à désirer. L'intégration urbanistique de cet équipement à la croisée de plusieurs bassins d'emploi reste à inventer. *"Si ces projets ne se sont pas concrétisés, c'est la responsabilité des collectivités, en tant que partenaires, nous sommes prêts à travailler avec eux. On peut toujours améliorer l'intermodalité"*, commente sobrement Agnès Moutet-Lamy. Gares & Connexions préfère évoquer les projets de développement engagés alors que la gare d'Aix TGV arrive à un *"moment charnière"* alors que la fréquentation doit poursuivre son irrésistible ascension dans les années à venir. Une réflexion est engagée en vue d'imaginer une extension future de la gare. *"L'objectif est d'apporter des services nouveaux qui vont répondre aux besoins des voyageurs."* Pourquoi pas un hôtel, déjà évoqué il y a 20 ans, des espaces de coworking comme cela se fait à Lille, ou d'autres choses encore à imaginer. *"Il nous faut des données, tenir compte de tout, nous en sommes encore aux prémices, prévient Agnès Moutet-Lamy, mais on ne s'interdit rien."*

Romain CANTENOT

La gare TGV, posée telle une soucoupe sur le plateau de l'Arbois. Lors du lancement du TGV Méditerranée, la SNCF y attendait 1 million de voyageurs par an pour sept trains par jour. En 2019, elle en a accueilli 3,6 millions (34 trains quotidiens et 37 les week-ends) et ce chiffre devrait encore croître dans les années qui viennent. L'idée d'une future extension est déjà lancée.

/PHOTOS FLORIAN LAUNETTE

L'ANALYSE DE PASCAL BOYER FNAIM D'AIX-EN-PROVENCE

Impact du TGV sur l'immobilier : "Les prix ont doublé en 10 ans"

Au début des années 2000, le marché de l'immobilier sort à peine d'une décennie de marasme après l'explosion de la bulle des années 80, les années folles, les années fric. *"On avait connu un gros crash, ça commençait de redémarrer quand le TGV arrive, se souvient Pascal Boyer, administrateur de la Fnaim des Bouches-du-Rhône, et là soudain, ça a été un boom terrible, des entreprises se sont installées en nombre dans le secteur, la création d'emploi a entraîné une forte croissance démographique que peu de gens avaient anticipée. Des Parisiens arrivaient avec des très gros pouvoirs d'achat et la pénurie a encore amplifié la hausse. Il y avait plein de zones inconstructibles, les documents d'urbanisme étaient inadaptés, la machine à construire a été rapidement dépassée. De même pour les réseaux, les voiries, le territoire était pris de court. En 10 ans les prix ont doublé. Certaines maisons achetées 3 millions de francs, valent 1,5 million d'euros aujourd'hui."*

La crise des subprimes, en 2008, ne marque qu'une courte pause. Le marché stagne sur un plateau puis repart doucement jusqu'à la nouvelle flambée de 2015, observée partout en France et qui a poussé le pays d'Aix vers les sommets actuels, près de 4 000 € le m² avec des pointes à 11 000 € en ville pour les biens d'exception. *"Le crédit est accessible à des taux très bas, parfois inférieurs à 1 % et des nouvelles populations ont continué d'arriver avec l'implantation d'entreprises. Le volume de vente a augmenté de 40 % en six ans"*, décrit Pascal Boyer. Le développement du télétravail, en permettant désormais à un plus grand nombre de personnes de venir s'installer au soleil et de s'en remettre à la grande vitesse pour leurs déplacements, le développement du télétravail pourrait entretenir encore longtemps cette dynamique même si dans les mois qui viennent, le marché pourrait voir son irrésistible ascension marquer le pas. *"On commence à atteindre des niveaux très élevés et on pourrait connaître une phase de stabilisation de quelques années. Mais une chose est sûre, il n'y a jamais eu de grosse baisse dans la région"*, conclut l'expert.

Une locomotive pour le mitage urbain

Les contraintes inhérentes au dessin d'une ligne à très grande vitesse laissent peu de marges quant au site d'implantation de la gare. Pour Jacques Fradin, architecte et urbaniste, fondateur de l'association Devenir, son arrivée sur le plateau de l'Arbois ne s'est pas accompagnée d'une *"réflexion globale sur le développement de la ville"*. La liaison ferroviaire et la zone d'activités promises par le maire Jean-François Picheral (PS) pour accompagner la construction de la gare n'ont jamais été réalisées par sa successeure, Maryse Joissains. *"Ce qui est dommage c'est qu'on n'a pas prévu la suite ni fait le travail d'intégration de cet équipement. On a fait du coup par coup avec des escalopes d'urbanisation dans des zones agricoles ou naturelles. Il a impulsé le Petit Arbois et la Duranne, deux ensembles qui restent déconnectés du centre d'Aix. La Zac de la Gare ne s'est jamais faite car on avait déjà trop saccagé d'espace ailleurs. En urbanisme, mieux vaut ne pas faire que mal faire. Si on avait mieux pensé les choses, on aurait sans doute consommé moins de foncier et évité ce stationnement anarchique et grotesque aux abords de la gare du fait que l'offre de transports en commun pour s'y rendre est presque inexistante. Aujourd'hui, on a que des autocars, comme si on se trouvait au fin fond d'une zone rurale."* À défaut d'une liaison ferroviaire, comme à Avignon, Jacques Fradin évoque une navette suspendue qui suivrait l'axe routier et permettrait d'éviter les problèmes d'emprise au sol. *"Les Chinois l'auraient sorti en trois ans"*, raille le spécialiste pour qui il serait temps de *"passer à la vitesse supérieure"*.

Les nouveautés à venir

ELLE PRODUIRA BIENTÔT SA PROPRE ÉNERGIE VERTE

Entre l'éclairage LED mis en place ces dernières années et la foule de capteurs qui auscultent en permanence le fonctionnement des différents équipements de la gare, Gares & connexions annonce être déjà parvenu à réduire de moitié la facture d'électricité de la gare. Mais ce n'était là que le préalable à un projet bien plus important et bien plus innovant. À partir d'octobre prochain, une partie des parkings qui l'entourent va être recouverte d'ombrières équipées de panneaux photovoltaïques. Au lieu d'être injectée dans le réseau EDF comme cela se fait habituellement, l'énergie qu'ils produiront servira à faire fonctionner la gare et ses équipements grâce à un système de gestion intelligent. L'énergie produite en journée pourra aussi être stockée grâce à des batteries et délivrée plus tard selon les besoins. En 2022, Aix TGV deviendra alors l'une des premières gares de France à fonctionner en autoconsomma-



La gare en chantier en janvier 2001, soit six mois avant l'inauguration de la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Marseille

tion et pourrait ainsi subvenir à 40 % de ses besoins en énergie selon l'exploitant.

UN RESTAURANT EN MEZZANINE

L'offre de restauration en gare d'Aix TGV reste limitée à des distributeurs automa-

tiques et une boulangerie snack. Afin de la compléter avec un établissement offrant un service un peu plus premium, Gare & connexions annonce qu'un nouvel établissement va ouvrir. Il s'installera sur la mezzanine, une zone moins passante et peu exploitée. Ouverture prévue fin 2021.

1 800 PLACES DE PARKING D'ICI 2025

Le problème du manque de stationnement s'est manifesté dès les premières semaines d'exploitation et n'a jamais vraiment été résorbé depuis. De 1 000 places à l'origine, leur nombre a déjà été porté à 4 000 mais les extensions successives des parkings n'ont jamais vraiment rattrapé la courbe de fréquentation. D'où le stationnement anarchique sur l'immense anneau routier auquel collectivités comme gestionnaire, semblent s'être résolus. De nouvelles tranches de parkings sont programmées indique Gares & connexions qui annonce 1 800 nouvelles places à l'horizon 2025.