

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT AU DEBAT PUBLIC SUR LA LGV PACA

Le débat public engagé sur le projet de LGV PACA ne peut laisser indifférent le Conseil de Développement du Pays d'Aix. Représentant la société civile du territoire sous ses différentes composantes sociales et économiques, il a vocation à formuler des avis et recommandations sur les questions et dossiers concernant l'aménagement et le développement durable de ce territoire. Par ailleurs, le Conseil de Développement regrette vivement que la Communauté du Pays d'Aix n'ait pas été associée au Comité de Pilotage chargé des orientations du projet.

La LGV, facteur de rapprochement et de coopération entre métropoles méditerranéennes : des opportunités pour le Pays d'Aix.

Le prolongement du réseau ferré à grande vitesse en direction de l'Italie jusqu'à Nice et la Côte d'Azur pourrait constituer, à échéance de sa réalisation, disons dans 20 ans environ, un facteur important de développement des communications à l'échelle de la façade méditerranéenne et de rapprochement entre des métropoles qui, actuellement, il faut bien le reconnaître, n'entretiennent que des coopérations et relations limitées. Ces métropoles sont au niveau régional : Aix-Marseille, Montpellier et Nice Côte d'Azur, voire Lyon, et au niveau européen : Barcelone, Gênes, Milan voire Turin.

Ainsi, par exemple :

- L'installation du projet ITER à Cadarache devrait générer des coopérations et synergies nouvelles à l'échelle de ces métropoles et au-delà.
- L'évolution du système aéroportuaire du littoral, avec notamment la saturation annoncée de la plate-forme de Nice, peut conduire à rechercher des complémentarités avec la plate-forme aéroportuaire de Marseille-Provence.
- Des liaisons TGV réduisant à moins d'une heure trente le temps de transport entre Nice, d'une part, et les principales villes de la région : Marseille, Aix, Avignon, Toulon d'autre part, sont de nature à conforter la cohésion régionale et à structurer la complémentarité entre ces villes, de fonctions et institutions majeures, dans les domaines tels que la recherche, l'université, la culture, la justice, le tourisme.

Dans cette perspective le Pays d'Aix dispose d'atouts évidents qu'il conviendra de mettre en valeur dans les choix et décisions finales. Ils conduisent le Conseil de Développement à participer au débat public et à se prononcer, au stade actuel du processus, très favorablement sur l'intérêt et l'opportunité de ce projet, dès lors qu'il allie la vocation nationale de cette ligne nouvelle et les nécessités locales et régionales en matière de déplacement.

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

A l'échelle de la métropole Aix-Marseille, un tel projet doit prendre en compte et les perspectives de développement des 20 prochaines années et la réalisation indispensable du réseau de transport collectif correspondant.

Au delà de cette opportunité, le Conseil de Développement s'est également intéressé aux différents aspects du projet tels qu'ils sont décrits dans le dossier soumis au débat et dans les documents qu'il a pu consulter.

Il a reçu le président de la Commission Particulière du Débat Public ainsi que le représentant de RFF afin de disposer des éclaircissements et informations utiles, au stade actuel des études et de la procédure. Il a également pris connaissance des positions exprimées à ce jour par les responsables des collectivités territoriales.

Compte tenu de tous ces éléments et fort des discussions et échanges très nourris qui ont eu lieu, à l'occasion des réunions de travail internes qu'il a tenues, de la diversité des points de vue et analyses qui se sont exprimés, notamment sur les options et choix techniques présentés, le Conseil de Développement tient à apporter sa contribution au débat et faire connaître les éléments de réflexion et les recommandations qui lui semblent essentiels, au regard de la réalisation de ce projet et sur lesquels un large consensus s'est dégagé en son sein.

C'est naturellement à l'échelle métropolitaine qu'il faut évaluer et analyser les enjeux de ce projet, mais il convient de souligner à cet égard que les problématiques spécifiques du Pays d'Aix ne peuvent ni se résoudre ni se fondre dans celles de Marseille et doivent être prises en compte avec leur spécificité. C'est le cas notamment des liaisons inter-cités pour lesquelles le dossier ignore la ville d'Aix (comme celle d'Avignon d'ailleurs).

L'extension du réseau TGV ne profitera réellement à l'ensemble de la métropole Aix-Marseille que si celle-ci dispose d'un réseau TER efficace et susceptible de bien desservir son territoire à partir des gares TGV. **La réalisation de ce réseau TER doit être un préalable.**

Or, la situation aujourd'hui est déjà très médiocre. Qu'en sera-t-il dans 15 ans quand l'urbanisation se sera encore développée, notamment vers la Durance, le Nord et l'Est du Pays d'Aix et que la demande de déplacements quotidiens aura augmenté en conséquence ? Les systèmes TGV/TER doivent prendre en compte la dimension que prendra l'aire métropolitaine à cette échéance.

Les deux gares TGV de St-Charles et de l'Arbois assurent, actuellement et de manière complémentaire, la desserte de la métropole. Quel que soit le scénario retenu pour la future LGV PACA, elles ont vocation à être les deux pôles d'échange structurants de la métropole, organisant les interfaces avec les principaux corridors de transport collectif.

La gare TGV de l'Arbois, un pôle d'échange majeur, un développement à préparer

La gare de l'Arbois, principal pôle d'échange structurant pour l'ouest et le nord de la métropole, devra également assurer à terme et de manière simple et efficace, l'interface nécessaire entre le TGV et l'aéroport de Marseille Provence. Elle doit bénéficier d'une desserte optimale par les lignes et services TGV qui l'emprunteront.

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

Il conviendra de tirer les conséquences de ces multiples perspectives sur les potentialités de développement et la dimension des projets prévus autour de la gare de l'Arbois. A cet effet, des discussions devraient être engagées dès à présent entre l'Etat et les collectivités territoriales de manière à définir et permettre dans un cadre adapté les évolutions nécessaires.

Une priorité pour les 10 à 15 ans : réaliser les deux axes de transport collectif desservant la CPA

Pour ce qui concerne le territoire de la CPA et conformément à son Plan de Déplacement Urbain, ces corridors de transport collectif doivent se développer, d'une part, autour de l'axe : aéroport de Marseille Provence, **Arbois**, Aix en Provence, Cadarache, Manosque (avec un mode à définir) et, d'autre part, autour de l'axe ferroviaire **Marseille-St Charles**, Plan de Campagne, Gardanne, Aix, Pertuis. La transversale ferroviaire Rognac, les Milles, Rousset, Brignoles, pourra constituer un complément judicieux au regard des extensions possibles de ces villes; son prolongement jusqu'à Carnoules offrant par ailleurs un bouclage possible sur une gare TGV « Est Var ».

La priorité pour les 10 à 15 prochaines années doit être la réalisation ou la modernisation de ces deux axes de transports collectifs et la mobilisation des financements indispensables à leur réalisation.

Or, aujourd'hui, nous ne pouvons qu'être inquiets. Le seul projet annoncé est la modernisation de la ligne Aix-Marseille. Mais seule une première phase a fait l'objet d'un accord de cofinancement. Celle-ci privilégie la desserte des quartiers nord de Marseille et n'apporte aucune amélioration sensible à la liaison Aix-Marseille. Si aucune adaptation n'est apportée à ce programme (proposition faite par le Conseil de Développement, en juillet 2004, et confortée par la déclaration commune des trois Conseils de Développement de la métropole, relative au développement de la politique des déplacements et transports collectifs de juillet 2004), on fera le constat dans 5 ans (2010, si tout va bien) que les collectivités auront dépensé 160 M€ sur cette ligne, mais que l'offre de service de la liaison Aix-Marseille n'aura pas progressé.

Si les collectivités publiques n'ont ni la volonté ni la capacité de mobiliser sur cet axe les compléments financiers nécessaires à court terme, pour améliorer le programme et en accélérer la réalisation, comment peut-on espérer voir mener à bien les projets prioritaires à 10 ans ? Comment peut-on imaginer qu'elles pourront mobiliser dans 10 à 15 ans des contributions encore plus importantes pour la réalisation du LGV PACA, surtout si le scénario retenu a un coût particulièrement élevé ?

Un consensus possible, mais qui nécessite des contreparties

Un consensus des collectivités territoriales des Bouches du Rhône se dessine en faveur du scénario 3 prolongeant la ligne nouvelle à travers Marseille. Cette option, bien qu'étant la plus onéreuse, est de nature à prendre en compte les intérêts du Pays d'Aix et une part importante des analyses du Conseil de Développement dès lors que la gare de l'Arbois bénéficie bien d'une desserte optimale et que les réseaux structurants TER et transports collectifs sont en place. Ces deux conditions sont le corollaire indispensable du consensus possible sur ce scénario.

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

Nous attirons par ailleurs l'attention sur les inconvénients qu'il y aurait à créer une nouvelle gare TGV à la Blancarde, car celle-ci ne permettrait pas la correspondance directe entre TGV et la ligne TER Marseille Gardanne Aix vallée de la Durance, qui est assurée par la gare St Charles.

De manière plus globale, on sent bien qu'un compromis doit être trouvé entre un objectif Paris Nice (désenclavement de Nice et de la côte d'Azur) et un objectif permettant la liaison rapide entre les grandes villes du littoral correspondant aux scénarios approfondis.

Pour la suite des études et du processus, et par précaution, ne pas écarter définitivement le scénario nord par la Durance

Nous trouvons légitime de plaider à notre niveau pour l'objectif qui permet d'améliorer les liaisons inter-cités, puisque la desserte générale de la métropole est déjà assurée vers Paris et l'ouest méditerranéen

Nous estimons cependant souhaitable, pour la suite du processus, de ne pas renoncer définitivement aux scénarios nord (par la Durance), qui malgré les inconvénients qui ont sans doute conduit à ne pas les retenir dans la liste des scénarios approfondis, sont les seuls à offrir une possibilité de desserte et d'ouverture vers le nord de la métropole, le Val de Durance et les Alpes (et justifier ainsi de l'appellation LGV « PACA ») ; ils passent à proximité du site d'ITER, ils permettent néanmoins des liaisons entre Nice et la métropole en moins de 1h20 et assurent la desserte de Toulon centre.

Compte tenu des enjeux techniques et financiers du projet, des incertitudes et aléas qui demeurent en l'état sur de nombreux aspects du dossier, et pour ne pas prendre le risque de voir sa réalisation remise en cause, nous recommandons de poursuivre les études, en approfondissant - parallèlement au scénario 3 - un scénario nord, de type Durance.

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

Conclusion

Le projet de LGV soumis au débat public est un enjeu important pour la métropole Aix-Marseille, par la dimension nouvelle qu'il donnera au réseau TGV, à l'arc méditerranéen et aux relations entre les principales métropoles qui le composent.

Dans la « compétition nationale » sur les projets de LGV, une prise de position commune des principaux acteurs et collectivités publiques concernées par la réalisation et le financement du projet de PACA sur le choix de scénario est un atout pour faire avancer ce projet et préparer les décisions à venir.

Un consensus des collectivités territoriales des Bouches du Rhône se dessine en faveur du scénario 3 décrit dans le dossier du débat (sous l'appellation Nord Marseille-Nord Toulon-Nice).

Le Conseil de développement du Pays d'Aix considère favorablement cette prise de position à condition que, d'une part, la gare de l'Arbois apparaisse bien comme un pôle d'échange majeur de la métropole bénéficiant d'une desserte optimale, et que d'autre part la réalisation des axes TER et transports collectifs structurants et desservant le Pays d'Aix soit un préalable à la LGV PACA et fasse l'objet sur les 10 prochaines années d'un effort soutenu de la part de ces collectivités territoriales pour en accélérer la réalisation.

Compte tenu des difficultés et aléas importants qui demeurent, en l'état du dossier, et au cas où la poursuite des études sur le scénario retenu conduirait à des impasses, le Conseil de Développement estime nécessaire de conserver en alternative le scénario nord par la Durance et d'en approfondir parallèlement les principales caractéristiques.

Adoptée en séance plénière le mercredi 1^{er} juin 2005

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

EXPLICATION DE VOTE DES COLLEGES

COLLÈGE DES ASSOCIATIONS

Le Collège Associations du Conseil de Développement du Pays d'Aix s'est réuni le lundi 23 mai 2005 pour examiner le projet de contribution du Conseil de Développement au débat public sur la ligne LGV en PACA. Il signale que c'est la première fois que le Conseil de Développement se saisit d'un dossier dont la dimension dépasse largement celle du Pays d'Aix

Après une lecture attentive du texte, l'ensemble des membres du Collège des Associations présents le valident sans réserve car il reflète exactement les attentes et les prises de positions de chacun.

Cependant, les membres du Collège tiennent à préciser que si l'établissement d'une ligne à grande vitesse desservant le pays niçois leur apparaît indispensable, la mise à niveau des dessertes locales, et, en particulier du réseau TER, constitue un préalable impératif et incontournable.

En effet à ce jour, ces dessertes sont quasiment inexistantes et elles sont particulièrement inadaptées aux besoins de déplacements des personnes dans notre région.

Tous les axes potentiels doivent être pris en compte dans la démarche de programmation y compris l'axe vers Turin pour ne pas limiter l'horizon des déplacements à la gare de Manosque.

Nous tenons à remercier le rapporteur de ce texte pour son travail qui traduit remarquablement la richesse et la diversité des positions exprimées lors des débats du Conseil de Développement.

COLLÈGE DES ENTREPRISES

Le Collège des Entreprises se félicite, tout d'abord, de ce que le Conseil de Développement se soit saisi du débat public sur la LGV PACA et approuve sa contribution à ce débat.

La société civile et tout spécialement les acteurs du monde économique, sont naturellement favorables à l'accroissement de l'offre des modes de déplacements rapides entre les deux métropoles de la région PACA, Aix-Marseille d'une part, et la région Niçoise, d'autre part, notamment dans la perspective d'une liaison à grande vitesse à l'échelle de l'arc méditerranéen, Barcelone/Gênes-Turin qui placerait idéalement le Pays d'Aix à l'intersection des axes de communication Nord-Sud et Est-Ouest.

Le Collège observe cependant que la volonté italienne de boucler cette liaison Est-Ouest n'est pas assurée et que, dès lors, l'enjeu du projet vise essentiellement au désenclavement de la région niçoise. Le Collège insiste dans ces conditions pour que les anticipations nécessaires soient menées afin que le Pays d'Aix affirme ses positions face à l'attractivité nouvelle de la région niçoise.

A cet égard, le Collège souligne le rôle central que doit jouer la gare de l'Arbois et rappelle qu'en matière de transports, la priorité des entreprises du Pays d'Aix porte sur la réalisation urgente d'un réseau type RER efficace et fiable qui relie la gare à l'aéroport et aux différents pôles d'activités et qui permette aux salariés de rejoindre leurs entreprises dans des délais raisonnables et dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Il appartient aux collectivités locales et territoriales concernées d'apporter la démonstration de leur capacité à réaliser rapidement des infrastructures pour rendre

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

crédible leur engagement à réunir des contributions financières considérables pour la réalisation ultérieure de la LGV PACA.

COLLÈGE DES PERSONNALITÉS QUALIFIÉES

Le Collège des personnes qualifiées se félicite que le Conseil de Développement se soit saisi du dossier du débat sur le TGV PACA, important pour l'aménagement du territoire et le Pays d'Aix. Il regrette que la CPA n'ait pas été associée au comité de pilotage chargé des orientations du projet et demande qu'elle le soit dans la suite de la procédure.

Il approuve le projet de contribution qui a été préparé à l'issue des réunions de travail et des discussions, échanges et réflexions très nourries qu'elles ont suscités.

Il souligne, comme le fait cette contribution, et en y insistant, la priorité à donner à la réalisation des réseaux de transports collectifs nécessaires à la desserte et au bon fonctionnement de la métropole Aix-Marseille, préalable indispensable à toute extension du TGV et l'importance du pôle multimodal de la gare de l'Arbois.

Il appelle à nouveau les collectivités locales et en particulier la CPA, à se mobiliser pour améliorer et accélérer le programme de modernisation de la ligne Aix Marseille, au bénéfice du Pays d'Aix. La volonté politique affichée doit se traduire dans des engagements financiers appropriés.

Il souhaite que cette contribution au débat reçoive la plus large diffusion possible auprès des décideurs concernés par le projet.

COLLÈGE DES SALARIÉS

Nous nous félicitons que le Conseil de Développement du Pays d'Aix se saisisse du débat public pour exprimer son avis sur le projet de LGV PACA.

En resituant l'enjeu de cette ligne dans la desserte de PACA, à la dimension de l'Arc méditerranéen, et en pointant le préalable nécessaire de la remise à niveau du réseau de transports collectifs à l'échelle de la métropole Aix-Marseille, l'avis remet en perspective le choix du ou des tracés qui nous sont proposés.

Sans attendre le déroulement du débat public, et souvent sans consulter les populations des territoires concernés par leurs choix, certains élus des collectivités territoriales des Bouches du Rhône ont fait connaître leur préférence pour un tracé passant par Marseille.

Ce choix auquel les élus de la ville d'Aix et de la CPA ont quasi unanimement adhéré pose un certain nombre de questions aujourd'hui sans réponse :

Dans quelles conditions les **nuisances du nouveau tracé** seront-elles traitées dans la traversée des zones urbaines et péri-urbaines et à quel coût ?

La précipitation sur le tracé le plus onéreux pour les contribuables ne remet-elle pas en cause les financements d'autres infrastructures urgentes pour lesquelles les crédits font cruellement défaut en particulier dans les transports collectifs ?

Les intérêts à long terme de la desserte du territoire du pays d'Aix :

Maintien d'un haut niveau de desserte de la gare de l'Arbois (qui ne doit pas être considérée comme une annexe de Saint Charles)

Intérêt d'avoir une desserte TGV au nord du pays d'AIX (à l'horizon du projet) **dans le cadre du développement attendu lié à ITER** par un tracé Nord Durance

Renégociation dans l'aire métropolitaine des priorités accordées aux transports collectifs (Aix-Marseille)

N'ont-ils pas été sacrifiés dans une précipitation qui obéit à d'autres mobiles que l'aménagement du territoire ?

Sous ces réserves, nous apportons notre soutien au projet d'avis.