



Association pour le développement du vélo, de la marche à pieds

ADAVA - ADTC Pays d'Aix

et des transports collectifs dans le Pays d'Aix



LGV Paris-Nice

Contribution au débat public

2 juin 2005

Affaire suivie par Michel Delenne

SOMMAIRE :

<u>Les ENJEUX des déplacements collectifs dans les 34 communes de la CPA</u>	page 3
<u>Quel intérêt représente la prolongation de la LGV jusqu'à Nice pour les habitants du Pays d'Aix ?</u>	5
<u>L'urgence aujourd'hui</u>	5
<u>Une LGV jusqu'à Nice?</u>	6
<u>Quel couloir pour une LGV?</u>	7
<u>En conclusion</u>	9

L'ADAVA-ADTC du Pays d'AIX, association pour le développement de la marche à pied, du vélo et des Transports Collectifs, engagée dans la défense et la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture sur le territoire des 34 communes de la Communauté du Pays d'Aix, ne pouvait rester indifférente et muette sur l'opportunité, ou non, du projet de LGV et de ses conséquences sur les Transports Collectifs du Pays d'Aix.

Les ENJEUX des déplacements collectifs dans les 34 communes de la CPA

350 000 habitants vivent dans ce Pays d'Aix. Rares sont ceux qui trouvent sur place, dans leur commune, réponse à leurs besoins quotidiens : pour le travail, pour l'enseignement ou pour leurs achats, les habitants effectuent en moyenne 4 déplacements quotidiens, soit

1 300 000 déplacements dont les $\frac{3}{4}$ en voiture particulière et moins de 7% en Transports Collectifs (dont 4000 seulement par le train entre Aix et Marseille).

Cette situation catastrophique est due au développement anarchique de l'agglomération marseillaise au cours des 50 dernières années qui s'est fait en direction des villages et des petites villes des BDR, du Var et jusque dans le Luberon et les Alpes de Haute-Provence, facilité par le « tout-voiture » et le relief provençal qui gênait la croissance de Marseille adossée à la mer.

Les pouvoirs publics n'ont jamais abordé dans son ensemble et sa complexité le problème des déplacements dans les BDR. Ils se sont contentés, en fonction des bouchons et du nombre de victimes, d'élargir les routes, d'aménager des carrefours et de multiplier le nombre de voies autoroutières convergeant vers Marseille. Jusqu'à présent, cette politique a permis d'accroître la vitesse des déplacements en voiture et favorisé davantage encore l'éloignement progressif entre lieu de résidence et lieu de travail.

Aujourd'hui, il est devenu totalement impossible d'accroître encore la largeur des routes et des autoroutes en direction de Marseille : aux heures de pointe les bouchons se multiplient. D'ici moins de 10 ans (avec une augmentation prévue des

déplacements de 15%) **l'asphyxie sera totale aux entrées de Marseille** mais aussi d'AIX, de Vitrolles, de Gardanne et de Pertuis. D'ores et déjà, d'Aix à Marseille, il faut pour se rendre à son travail entre 1h et 1h30 en voiture comme en bus ou en train, plus encore à partir de Pertuis ou de St Cannat. En effet, depuis 50 ans, non seulement les transports ferroviaires n'ont pas été développés sur l'aire de la CPA, mais ils ont été réduits par la fermeture des lignes Gardanne-Trets et Rognac-Aix et par l'absence de modernisation de la ligne Aix-Marseille qui a perdu des voyageurs à cause de la non-fiabilité de ses trains.

Le seul projet de modernisation qui devrait débiter en 2006, si l'Etat honore son engagement, concerne le tronçon de ligne entre Marseille et Gardanne : 12 km doublés, 3 nouvelles gares de banlieue dans les quartiers nord de Marseille n'apporteront aucune amélioration significative pour les usagers du Pays d'Aix. L'augmentation attendue de 2 ou 3000 voyageurs quotidiens (par un 3eme train aux heures de pointe !) compensera à peine 5% de l'accroissement prévu des déplacements, tous modes confondus, entre Aix et Marseille. Ces travaux, d'un montant de 150 millions €, ne sont pas à la hauteur des enjeux et des besoins urgents des usagers des Transports Collectifs du Pays d'Aix

Une autre politique de Transports Régionaux et Locaux doit être entreprise en urgence : l'enjeu, vital pour les habitants du Pays d'Aix, est clair : il faut créer en urgence un véritable réseau de Transports Collectifs dans toute la grande agglomération d'Aix-Marseille s'appuyant principalement sur les voies ferrées existantes, à rouvrir ou à moderniser et sur la création de quelques tronçons de voies nouvelles, notamment pour assurer des liaisons rapides sur l'axe central de la Durance à Aix puis, d'une part vers Marseille, d'autre part vers la gare de l'Arbois et l'aéroport de Marseille-Provence. La nécessité de cet axe ferré sera confortée par l'implantation d'ITER à Cadarache et l'accélération en cours du développement économique et d'habitat dans le nord du Pays d'Aix et le sud du Vaucluse et des Alpes de haute-Provence. Cette tendance ne pourra que s'accélérer car le littoral du département est déjà saturé ; n'oublions pas qu'un réseau de transports doit être

pensé dans une perspective d'aménagement sur le long terme et qu'il est lui-même facteur de développement économique.

Quel intérêt représente la prolongation de la LGV jusqu'à Nice pour les habitants du Pays d'Aix ?

Des liaisons TGV réduisant à moins d'1h30 le trajet entre Aix et Nice, à 45 minutes celui entre Aix et Toulon peuvent intéresser quelques milliers d'usagers, chefs d'entreprises, enseignants d'Université, professions libérales (en particulier les avocats et magistrats de la Cour d'Appel d'Aix) qui aujourd'hui font le trajet en voiture à peu près dans le même temps mais dans des conditions moins confortables et moins sécurisées.

Certes, à l'échelle de l'Europe et des perspectives d'un « arc Méditerranéen » s'étirant de l'Espagne à l'Italie, cette ligne LGV pourrait désenclaver Nice, renforcer la difficile cohésion de la région PACA et faciliter les relations entre les grandes villes de la Région. Cependant cette ligne LGV n'aura sa justification et son efficacité que si elle s'intègre à un Réseau performant de Trains Express régionaux et de RER capables d'assurer rapidement les déplacements quotidiens sur courtes et moyennes distances à l'échelle de l'agglomération.

L'urgence aujourd'hui

L'urgence est aujourd'hui à la réalisation d'un véritable réseau de TER en pays d'Aix et dans toute l'agglomération d'Aix- Marseille

Conformément au PDU du Pays d'Aix qui a fait l'objet de larges concertations de la Société civile et a été approuvé par la CPA, la priorité devrait être donnée à un réseau ferré autour de 2 axes aptes à desservir les grandes zones d'activités (Les Milles , Aix, Plan de Campagne, Marseille, Vitrolles, haute Vallée de l'Arc et demain le Val de Durance) et à répondre, grâce à l'intermodalité, à la dispersion de l'habitat.

Le premier axe devrait partir de Manosque, desservir Cadarache, le Val de Durance jusqu'à Aix. De ce pôle d'échanges central, l'axe nord-sud se séparerait en

2 branches : l'une vers Les Milles, la gare TGV de l'Arbois et l'aéroport de Marseille-Provence utiliserait au départ la voie ferrée existante de Rognac. L'autre vers Gardanne et Marseille pourrait utiliser la voie ferrée actuelle, doublée et réellement modernisée.

Le 2eme axe ouest-est assurerait le doublement de la voie ferrée littorale : à partir de Rognac, grâce à la voie existante, jusqu'aux Milles, puis Gardanne (par création du « barreau » de 4km en bordure de la ZI des Milles), prolongée vers Trets, Carnoules et Toulon par la réouverture et la modernisation de la voie ferrée existante.

Ce maillage des Transports Collectifs dans la grande agglomération et dans sa périphérie (en coordination intégrée avec les lignes de bus interurbains) devrait être complété par une modernisation de la voie ferrée littorale afin d'accélérer les relations inter-cités entre Avignon, Aix-Marseille, Toulon et Nice. . Ce dernier aménagement serait compatible et cohérent avec les projets des chemins de fer italiens qui n'envisagent pas de LGV sur le littoral Ligurie mais seulement des trains rapides (200km/h) ;

L'opportunité de la LGV jusqu'à Nice ne peut se concevoir qu'après réalisation de ces conditions préalables

Une LGV jusqu'à Nice?

L'intérêt, à long terme, d'une LGV jusqu'à Nice n'est pas négligeable en termes d'aménagement régional. Mais ce projet doit être apprécié de façon réaliste à l'aune des possibilités financières des intervenants : selon les calculs de RFF (dont l'expérience montre qu'ils sont toujours sous-évalués), cette LGV coûterait entre 5 et 8 milliards € (non compris les gares) : **n'est-il pas indécent, utopique et provocateur de proposer, pour des investissements non rentables financièrement, un trajet Marseille-Nice en 1h10 ou Aix-Nice en 1h15 quand les habitants de Pertuis, de Trets, de St Cannat et d'Aix passent souvent plus d'1h30 pour se rendre quotidiennement à leur travail ?**

Nous savons bien qu'en l'absence de rentabilité financière du projet (moins de 4 ou 5% selon les tracés), RFF et l'Etat financeront au maximum 25%, laissant aux collectivités locales plus de 75%, soit 4 à 6 milliards€ à financer.

Aux élus de notre Région, aux décideurs de ce projet, nous disons, avec gravité, qu'ils doivent bien peser leur avis, comme si le projet devait être réalisé à présent. Ils ne peuvent se comporter en irresponsables qui renverraient les décisions et la charge en 2020 à d'autres, de préférence dans la ville ou le département d'à côté !

Si de telles sommes peuvent être dégagées par nos collectivités (alors que l'Etat n'arrive pas à honorer son engagement de 52 millions€ pour la ligne Marseille-Gardanne), elles doivent en 1^{re} priorité et en urgence être consacrées à la réalisation du réseau ferré régional et local. **Si les collectivités et l'Etat peuvent soutenir un effort supérieur, alors oui, et seulement dans ce cas, l'opportunité de la LGV peut être justifiée. Mais la réalisation du réseau de TER doit être un PREALABLE OBLIGATOIRE.**

Quel couloir pour une LGV?

Si cette condition préalable des TER était réalisée, par quel couloir faudrait-il envisager cette LGV ?

Il est trop tôt pour se déterminer sur un tracé (qui n'est d'ailleurs pas la question posée par le Grand Débat Public). Mais il est nécessaire de bien cerner les enjeux afin d'orienter les études ultérieures sur les principaux couloirs.

Deux logiques d'aménagement paraissent s'affronter dans le débat actuel :
soit la LGV répond aux impératifs d'un désenclavement de Nice (en rendant inutile un 2^{eme} aéroport) et d'une liaison rapide entre les métropoles de la Méditerranée
soit la LGV tente de solutionner la nécessité de déplacements rapides entre les grandes villes de la région.

Dans les 2 cas, l'intégration de la LGV à un réseau ferré régional reste un préalable.

Face à cette double logique, les intérêts des habitants du Pays d'Aix ne se calquent pas exactement sur ceux de Marseille. En effet, le Pays d'Aix est déjà desservi correctement par le TGV Paris-gare de l'Arbois ; D'autre part cette gare peut et doit jouer un rôle croissant comme pôle d'échanges et de développement économique et scientifique entre l'aéroport(à moins de 10 minutes) et le Pays d'Aix.

Si on se place dans le temps long(20 à 30 ans) qui est celui des grands projets d'aménagement, force est de constater que le Pays d'Aix et l'ensemble de l'agglomération Aix-Marseille se développeront vers le Centre-Var et surtout vers la vallée de la Durance : c'est là que se trouvent les espaces encore constructibles à prix modique, tout en préservant les sites naturels. C'est ici que St Paul les-Durance accueillera le projet ITER. Qu'on le veuille ou non, le centre de l'agglomération se déplacera de la Canebiere vers le nord, du côté de la gare de l'Arbois qui deviendra aussi une gare de Marseille.

La réflexion à 30 ans sur la double problématique posée doit donc s'inscrire dans ce nouveau contexte métropolitain. Faut-il alors privilégier le passage en souterrain de la LGV par le centre de Marseille, comme l'ont proposé un peu rapidement tous les « grands élus » des BDR et du Var ? Peut-être, si le coût et les inconvénients techniques et humains ne sont pas prohibitifs. ?

Les autres scenari intermédiaires, traversant Aix ou la commune de Gardanne, ne sont pas des compromis satisfaisants car ils sont trop pénalisants pour le milieu humain et naturel traversé.

Par contre, le tracé le plus septentrional, qui n'a pas été retenu à ce jour dans les 3 scenari à privilégier, présente aussi des avantages pour le Pays d'Aix et pour l'arrière pays : longeant la Durance puis passant en tunnel sous les collines du Concors et de l'extrémité est de la Ste Victoire, rejoignant dans le Var le tracé de l'autoroute A8, ce scénario ne serait pas plus pénalisant pour l'environnement que le tracé passant par Marseille et la vallée de l'Huveaune. Son coût est moins élevé. Surtout, il apporterait un support logistique de premier ordre au développement d'ITER, de toute cette partie nord du Pays d'Aix ainsi que du Vaucluse et des Alpes de Haute-Provence. Une nouvelle gare, vers Peyrolles, serait intégrée sur un axe à grande vitesse à construire entre Manosque, Aix et Marseille et au réseau TER

préalablement créé. Certes, dans ce scénario, le centre de Marseille serait encore à 1h20 environ de Nice, soit 10 minutes de plus que par le couloir littoral. Mais cette différence justifie-t-elle le coût, financier et humain, d'un passage à tout prix par le centre de Marseille ? (surtout s'il s'agit de créer une 2eme gare souterraine à la Blancarde qui n'apportera rien ni aux marseillais ni aux aixois).

En conclusion

C'est pourquoi, sans préjuger des choix ultérieurs, nous préconisons que soient réalisées simultanément et en urgence :

- la construction d'un véritable réseau de TER modernes (et non plus un « catalogue » comme le dit RFF lors du débat public à Aix en Provence le 24 mai) qui est une nécessité absolue aujourd'hui et qui sera un préalable à toute nouvelle LGV,
- l'étude et le chiffrage précis du projet « littoral » de LGV (par le centre de Marseille et Toulon), dit « projet à un axe ».
- l'étude et le chiffrage précis du tracé le plus septentrional de LGV.

C'est dans cet esprit que le représentant de l'ADAVA-ADTC a approuvé le compromis élaboré et voté le 1^{er} décembre 2005 par le Conseil de Développement du Pays d'Aix, approuvé par 60 représentants de la société civile moins 2 abstentions.

2 juin 2005