



Les déplacements de la vie quotidienne en PACA

Novembre 2004

Les enjeux de la LGV PACA en matière de développement des transports ferroviaires de la vie quotidienne (les TER)

RESUME

La LGV PACA délesterait la ligne Marseille – Vintimille de la plupart du trafic à longue distance. Cela permettrait d'améliorer la régularité des circulations TER sur cette ligne et d'augmenter les fréquences des TER. Les études de trafic évaluent **entre 2,3 et 3 millions de voyageurs supplémentaires par an** le bénéfice des nouvelles fréquences sur Marseille - Vintimille.

La satisfaction des besoins importants de transports quotidiens sur la ligne classique grâce à la libération de capacité permise par le projet est une des fonctionnalités essentielle du projet LGV PACA, de façon beaucoup plus marquée que la plupart des autres projets de ligne nouvelle en France.

La réalisation de la LGV PACA participera donc de cette démarche de développement des TER de la vie quotidienne, apportant aux habitants de la région une réponse à leurs besoins de transport les plus immédiats.

Ce résultat est indépendant des scénarios d'infrastructures pour la LGV. En effet, il est prévu que chaque projet de LGV comprenne les aménagements nécessaires sur le réseau classique pour permettre ces développements de l'offre TER. Ainsi, c'est par l'ampleur des investissements nécessaires sur le réseau classique que les scénarios se distinguent et non pas des différences de prévisions de trafics TER.

Les enjeux de la LGV PACA en matière de développement des transports ferroviaires de la vie quotidienne (les TER)

SYNTHESE

La réflexion sur les objectifs de la LGV PACA est inséparable de l'ambition d'un rééquilibrage des déplacements quotidiens en faveur des transports collectifs et notamment du train.

Parce qu'elle soulagerait la ligne Marseille – Vintimille d'une grande partie des circulations TGV, la LGV PACA offrirait de nouvelles perspectives de développement des TER de la vie quotidienne sur la ligne Marseille - Vintimille. Elle permettrait d'en augmenter le nombre et d'améliorer leur régularité, en limitant les interférences entre trafics de longue distance et de courte distance.

C'est ainsi que des études ont été engagées pour évaluer les perspectives de développement des trafics TER.

*
* *

D'importants besoins de déplacements de la vie quotidienne à l'intérieur de PACA, qui suscitent des problèmes de congestion routière.

La région Provence – Alpes – Côte d'Azur se caractérise par un regroupement de sa population sur la frange littorale, et tout particulièrement dans les agglomérations marseillaise, toulonnaise et azuréenne : 2,7 millions de personnes sur les 4,5 millions d'habitants de la région (la frange littorale regroupe 72% de la population et représente 5,8% de la surface de la région).

Les déplacements motorisés intercommunaux s'élèvent à 500 millions par an (soit 0.3 par jour et par habitant).

La demande de déplacements continuera d'augmenter dans les années à venir du fait d'une croissance prévisible de la population régionale (plus de 5 millions d'habitants en 2020 selon les prévisions de l'INSEE), d'une croissance du revenu moyen (le PIB par habitant), d'une poursuite des phénomènes de métropolisation conduisant les habitants à habiter plus loin de leurs lieux de travail, d'une augmentation du parc automobile (le taux d'équipement est actuellement de 540 voitures pour 1000 habitants et devrait passer à 610 en 2020). C'est ainsi que les études prévoient une **augmentation d'environ + 30 % des déplacements** intercommunaux d'ici 2020.

La voiture est le mode motorisé dominant avec **97 % de part de marché** sur ces déplacements intercommunaux. Les phénomènes d'encombres routiers déjà constatés en de nombreux endroits vont donc s'accroître, en particulier autour des grandes agglomérations. Selon une étude menée par le CETE d'Aix-en-Provence pour le compte de RFF, les temps de parcours pourraient augmenter de l'ordre de 20% et dans certains cas de près de 35%.

Tableau1 : Evolution des temps de parcours routiers

		Temps optimum 2002	Temps en charge 2002	Temps en charge 2020	Augmentation	%
Avignon	Marseille	01:02	01:36	02:08	00:32	33%
	Aix	00:52	01:15	01:38	00:23	31%
	Toulon	01:34	02:13	02:48	00:35	26%
	Nice	02:30	03:18	04:18	01:00	30%
Marseille	Aix	00:24	00:36	00:45	00:09	25%
	Toulon	00:45	00:56	01:07	00:11	20%
	Nice	02:09	02:48	03:30	00:42	25%
Aix	Toulon	00:49	01:03	01:18	00:15	24%
	Nice	01:45	02:12	02:51	00:39	30%
Toulon	Nice	01:36	02:04	02:34	00:30	24%

La tendance de fond est donc à **l'augmentation des temps de parcours en voiture et l'engorgement des villes.**

*
* *

La nécessité d'un transport ferroviaire plus performant pour les déplacements de la vie quotidienne

En 2002, environ 15 millions de déplacements intercommunaux ont été effectués en TER à l'intérieur de la région PACA, dont 13 millions sur la ligne Marseille-Vintimille.

Le premier constat est donc celui de **l'importance de cet axe ferroviaire** pour les déplacements de la vie quotidienne : plus de 3/4 des déplacements ferroviaires régionaux. Il ne doit pas nous surprendre puisque cette ligne dessert les zones urbanisées les plus denses, là où une offre ferroviaire est la plus pertinente.

Le 2^{ème} constat est que le train ne représente toutefois que moins de 3% des déplacements intercommunaux. La part de marché du train reste donc modeste. Elle masque toutefois des situations très différentes. Le train assure en effet d'ores et déjà un rôle significatif sur bon nombre de relations :

- Entre les zones d'Antibes, Nice, Menton, Vintimille et celle de Monaco, les parts modales peuvent atteindre 40% notamment en raison des difficultés de stationnement dans la principauté,
- Entre les zones très urbanisées distantes d'une trentaine de kilomètres (Marseille-Toulon, Cannes-Nice, Antibes-Nice, Nice-Menton), la part modale du TER varie de 7 à 10%.

Pour enrayer la congestion progressive des villes et des axes routiers, **le transport ferroviaire doit donc se développer.**

Le train dispose d'ailleurs d'atouts importants, notamment des temps de parcours attractifs et fiables. Il est néanmoins nécessaire d'améliorer encore l'offre avec :

- des trains plus fréquents et mieux cadencés ;
- une meilleure intermodalité à la fois physique et tarifaire.

Une volonté ambitieuse de développement du train répondant bien aux demandes de déplacements des habitants

Une volonté de développer le TER s'est d'ailleurs faite jour depuis plusieurs années. Entre 1997 et 2004, l'offre a augmenté de 50% (en nombre de trains). Dans le même temps, le trafic a augmenté de 38% en voyageurs x km. Cette augmentation du trafic témoigne du fait que le développement des TER répond à de véritables besoins de déplacements.

La poursuite de cette augmentation du nombre de TER passe par des investissements d'infrastructure. C'est ainsi que plusieurs projets ont été décidés, notamment :

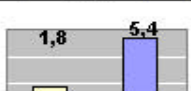
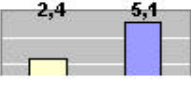
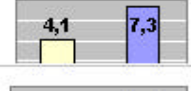
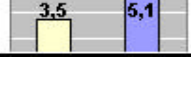
- la modernisation de la ligne entre Marseille et Aix-en-Provence qui permettra de mettre en service une desserte TER toutes les 20 minutes;
- la réouverture de Grasse-Cannes ;

et, sur l'axe Marseille – Vintimille :

- la 3^e voie entre Marseille et Aubagne qui permettra de proposer un service TER toutes les 10 minutes entre Marseille et Aubagne;
- la 3^e voie entre Antibes et Nice qui rendra possible un service TER toutes les 15 minutes Cannes et Nice.

Les sections de 3^e voie sur Marseille – Vintimille sont déclarées d'utilité publique. Leur réalisation commencera prochainement et s'achèvera à l'horizon 2010. Elles permettront d'apporter une première réponse à la saturation de cette ligne et d'y développer les TER.

Ainsi, tant le trafic ferroviaire, en nombre de trains, que la fréquentation de ces trains doubleront. A l'horizon 2020, avec le service ferroviaire prévu par les projets du contrat de plan, ce sont plus **de 31 millions de voyageurs TER** qui sont attendus.

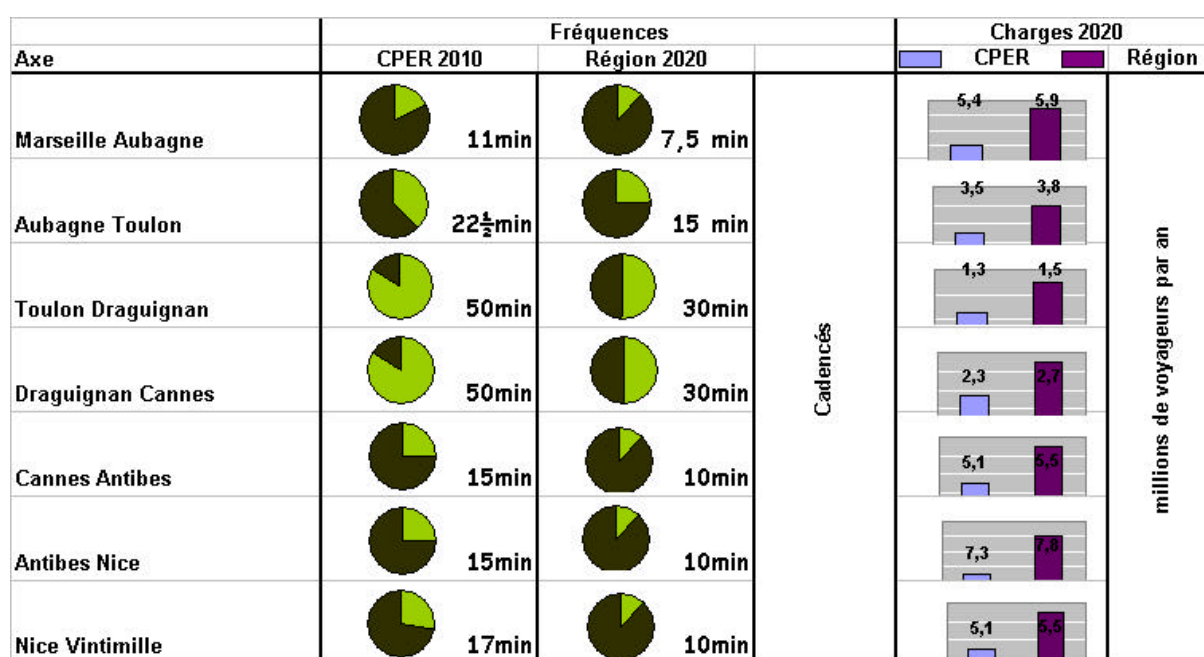
Axe	Fréquences			Charges		
	Actuelles	CPER 2010		2004	2020 CPER	
Marseille Aubagne	 30min	 11min	Cadencés			millions de voyageurs par an
Aubagne Toulon	 30min	 22½min				
Cannes Antibes	 25min	 15min				
Antibes Nice	 25min	 15min				
Nice Vintimille	 30min	 17min				

*
* *

Les opportunités offertes par la LGV PACA pour l'amélioration des services TER

La LGV PACA délesterait la ligne Marseille – Vintimille des trafics TGV. Ceci aura comme effet de limiter les conflits entre trains rapides (les TGV) et plus lents (les TER). En conséquence, il sera possible de **faire circuler encore plus de TER** sur la ligne Marseille – Vintimille et d'améliorer la régularité de leurs horaires : ils ne seront plus soumis aux aléas de circulations de trains de provenance lointaine.

En termes de développement des trafics TER, le Conseil régional affiche une ambition à l'horizon 2020, supérieure à celle à l'horizon 2010 (achèvement des projets du contrat de plan).



Il s'agirait d'une **nouvelle augmentation de 50 % de l'offre** ferroviaire sur l'axe Marseille/Vintimille.

Ce nouveau développement permettrait **une augmentation du trafic d'au moins 2,3 millions** de voyageurs en 2020, à évolution conditions de circulation et de stationnement au fil de l'eau, sans compter les trafics intra-urbains qui n'ont pas été pris en compte dans cette étude (par exemple : Nice Saint-Augustin – Nice Thiers ou Marseille Saint-Charles – gare de Blancarde, Saint-Marcel ou La Pomme ...), et sans prendre en compte les effets pourtant réels des améliorations de la régularité qui seront permis par la séparation des TER et des « grandes lignes ». Avec cette estimation a minima des bénéfices de la nouvelle offre TER 2020, le trafic sera porté à 33,5 millions de voyageurs annuels.

Si, comme les experts le prévoient, les conditions de circulation s'aggravaient, ou si des politiques de restriction de stationnement sont mises en place par les collectivités, comme

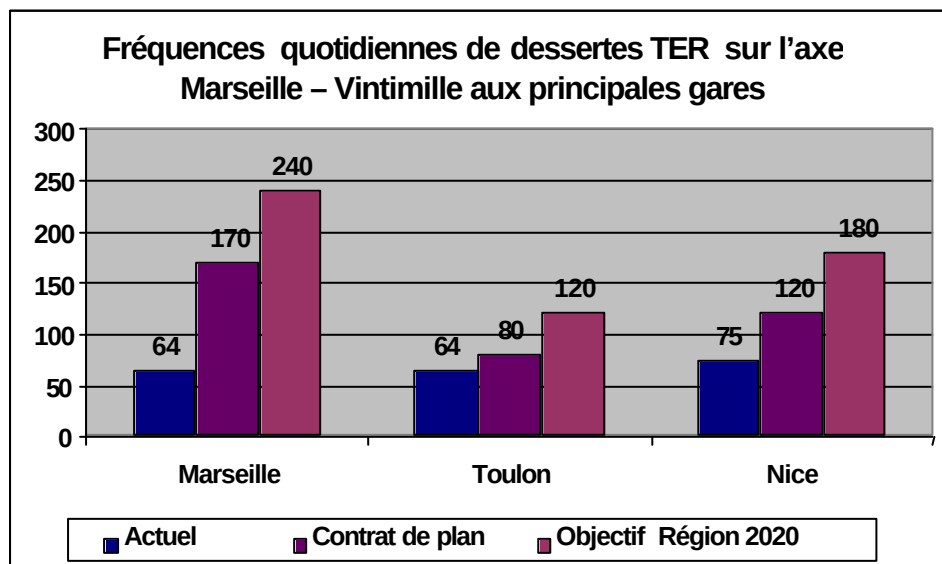
à Monaco par exemple, les fréquentations seront accrues de près de 4 millions de voyageurs : le trafic ferroviaire sur le TER de la Région serait alors de **37 millions de voyageurs par an, à partir de 2020**. Dans ce cas, l'effet spécifique de l'offre ambitieuse de la région en 2020, par rapport à l'offre permise par les projets du contrat de plan sera **une augmentation de 3 millions de voyageurs dans les TER** (au lieu de 2,3).

On notera également que la mise en place de services transfrontaliers sans rupture de charge à Vintimille permettra de gagner **500 000 voyageurs transfrontaliers**, principalement entre Nice, Monaco Menton d'un côté et Vintimille, Imperia et Savona de l'autre.

Ce sont surtout les déplacements de type périurbains qui bénéficieront de cette nouvelle offre. La réduction des temps d'attente de l'ordre de 5-10 min sur ces déplacements étant plus avantageuse par rapport au temps de trajet total. Les déplacements de longue distance intra-PACA (Marseille-Nice, Toulon-Nice, Aix-Toulon...) y seront moins sensibles car les temps de parcours resteront assez peu attractifs dans l'ensemble (il faudra toujours environ 2h30 pour relier Marseille à Nice).

Ainsi, le cadencement du TER ne suffit pas et souligne le besoin de services plus rapides sur ces relations : de nouveau, la LGV PACA offre des opportunités avec la possibilité de faire circuler des services intercity rapides sur la ligne grande vitesse.

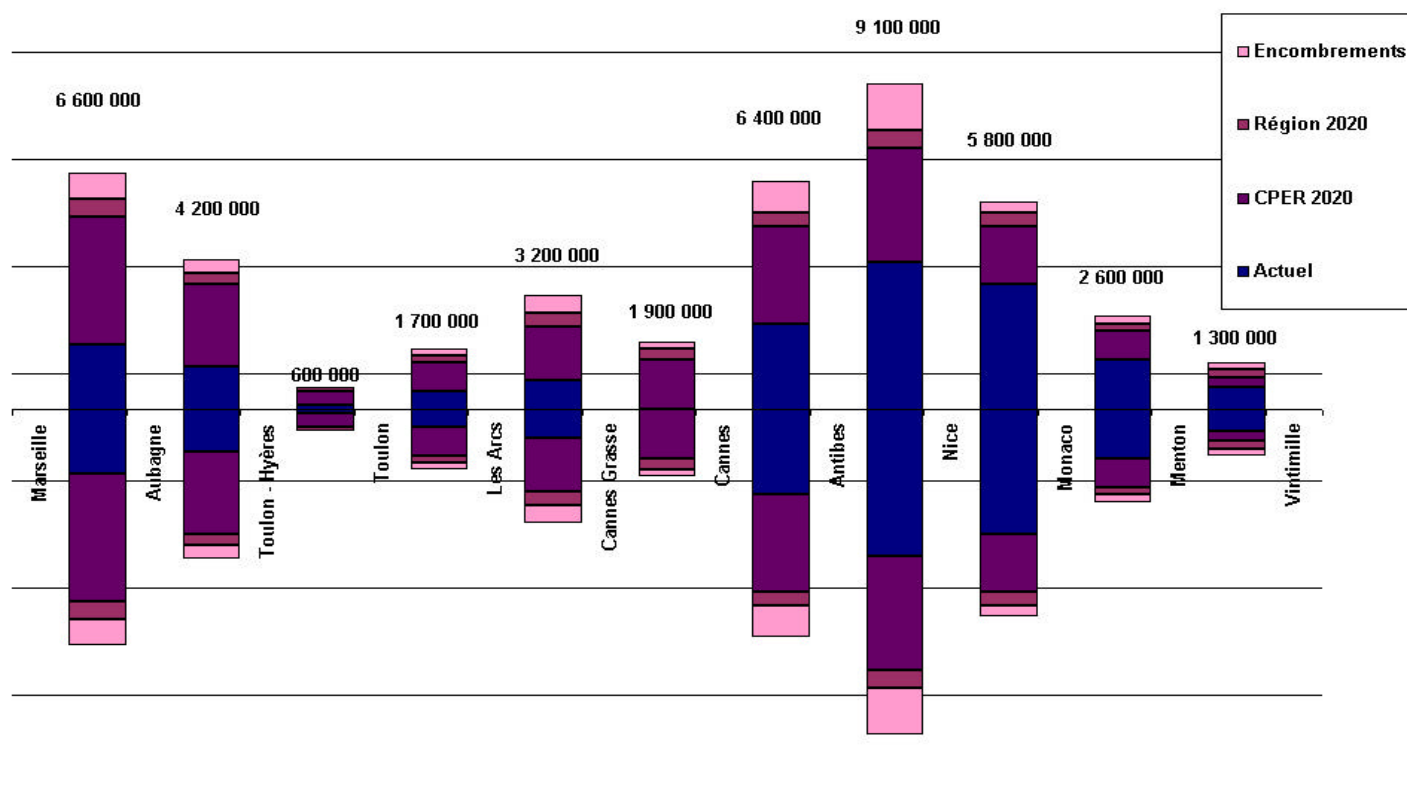
*
* *



L'ambition de la région PACA consiste à **multiplier par 3 l'offre TER** entre la situation actuelle et la situation 2020.

Dans le même temps, les trafics seraient multipliés par plus de 2 passant **de 13 à 28,5 millions de voyageurs sur Marseille/Vintimille** et plus globalement de 15 à 37 millions de voyageurs sur l'ensemble de la région. Sur l'ensemble de la région, **la part de marché du TER pourrait ainsi doubler**.

Figure 1 : Evolution des charges sur le réseau ferroviaire aux différents horizons(millions de voyageurs par an)



*
* *

La LGV PACA délester la ligne Marseille – Vintimille de la plupart du trafic à longue distance. Cela permettra d'améliorer la régularité des circulations TER sur cette ligne et d'augmenter les fréquences des TER. Les études de trafic évaluent **entre 2,3 et 3 millions de voyageurs supplémentaires par an** le bénéfice des nouvelles fréquences sur Marseille - Vintimille.

La réalisation de la LGV PACA participera donc de cette démarche de développement des TER de la vie quotidienne, apportant aux habitants de la région une réponse à leurs besoins de transport les plus immédiats.

Ce résultat est indépendant des scénarios d'infrastructures pour la LGV. En effet, il est prévu que chaque projet de LGV comprenne les aménagements nécessaires sur le réseau classique pour permettre ces développements de l'offre TER. Ainsi, c'est par l'ampleur des investissements nécessaires sur le réseau classique que les scénarios se distinguent et non pas des différences de prévisions de trafics TER.

