

La place du ferroviaire dans la mobilité métropolitaine, inertie et renouveau : le cas de la région PACA

• **Michel Croc** *
Directeur régional

Le ferroviaire régional en Provence-Alpes-Côte d'Azur est de plus en plus sollicité, et bénéficie de financements importants d'investissement dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013. Le travail sur le projet de LGV est le déclencheur de réflexions nouvelles sur la meilleure intégration et articulation entre l'offre TER, les TGV et autres composantes de l'offre de transport.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur souffre d'un fort retard dans la mise à niveau de ses infrastructures ferroviaires. En 1973, à l'époque où l'Etat planifiait, la DDE des Bouches-du-Rhône avait élaboré un « *Plan de transports des Bouches-du-Rhône* ». Vingt ans plus tard, on a pu constater que les projets autoroutiers avaient été presque totalement réalisés. A ce jour, on observe qu'il en est de même pour le réseau de métro de Marseille. Quant au ferroviaire, seule la ligne Marseille Aix-en-Provence aura été rénovée à la fin de 2008.

Avant 2000, le volet "transports" des contrats de projet entre l'Etat et les Régions ne comportait pratiquement que des projets routiers. Le CPER

(Contrat de Plan Etat Région) 2000-2006 a consacré la moitié des crédits aux transports collectifs – soit une enveloppe de l'ordre de 700 M€ –, puis la route a disparu du CPER 2007-2013. Mais il faut avouer qu'en 2000, les acteurs du ferroviaire n'étaient pas prêts : les projets inscrits étaient à peine émergents, alors que la grande majorité des projets routiers étaient déjà déclarés d'utilité publique.

La période 2000-2006 a laissé quelque amertume aux décideurs des collectivités territoriales : le ferroviaire, c'est lourd, c'est long ! Au-delà de ce que peut expliquer la période de professionnalisation d'une maîtrise d'ouvrage indépendante de l'entreprise ferroviaire historique

* Réseau Ferré de France (RFF). Les Docks Atrium 10.4
BP 85404, 13567 Marseille, Cedex 02

intégrée, on peut relever des caractéristiques objectives pour rendre compte de ces délais longs :

- les grands projets sont coûteux : l'infrastructure ferroviaire est plus lourde que la routière, ne serait-ce que parce qu'elle permet des vitesses de circulation plus élevées que la route, et qu'elle intègre de nombreux éléments de sécurité qui, en routier, sont intégrés aux véhicules, et sous leur responsabilité
- la mobilisation des financements est longue : pour mettre fin à l'endettement sans limite de la SNCF des années 1990 (l'Etat fermant les yeux), RFF mobilise systématiquement le partenariat des collectivités territoriales
- les délais de réalisation des petits projets sont contraints par la nécessité de programmer au moins deux ans à l'avance la réalisation des travaux sur les lignes en exploitation
- et pour tous les projets, hormis les lignes nouvelles, le maintien de l'exploitation pendant les travaux rend ceux-ci considérablement plus difficiles que sur la route.

La liaison à grande vitesse vers Nice et l'Italie

L'organisation, en 2005, d'un débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Méditerranée vers Nice et l'Italie a été le déclencheur d'une vaste réflexion et d'un débat très large sur l'avenir des transports ferroviaires dans la Région. Ce débat public était fondé sur l'objectif affiché par le CIADT (Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire), lors de sa réunion de décembre 2003, d'améliorer les relations entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'extérieur. RFF a projeté une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice, et proposé différents scénarios pour mettre en œuvre cette décision. La région souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille, la saturation du réseau existant pénalise le développement du TER. Alors que trois lignes irriguent la vallée du Rhône, Provence-Alpes-Côte d'Azur n'est traversée, d'est en ouest, que par la ligne histo-

rique Marseille Vintimille, sur laquelle circulent TGV, Corail, TER, trains de fret...

C'est pour répondre à ce problème de capacité, et pas seulement à la nécessité d'amener la grande vitesse jusqu'à Nice, que RFF a proposé au débat public un projet porteur d'une double ambition : améliorer l'accessibilité de la région et répondre à la congestion des transports, tout en préservant un environnement exceptionnel, une agriculture menacée et un milieu humain très présent.

Des approches un peu plus transversales qu'usuellement ont alors été utilisées :

- la congestion routière : ses effets sur les temps de déplacement dans la région ont été évalués par le CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement) Méditerranée [*LGV PACA, études préparatoires au débat public, analyse de la congestion routière en PACA*, Frédérique Reffet, octobre 2004, pour RFF] et pris en compte pour les études de clientèle. Il apparaît qu'elle compte pour 15 à 20% dans les volumes des prévisions, et que les temps de déplacement sur la route sont un des trois paramètres les plus sensibles, avec l'évolution du PIB et les temps de parcours sur LGV
- les espaces naturels, agricoles, urbanisés, intermédiaires : la caractérisation des espaces traversés [*Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse en PACA, étude complémentaire, enjeux territoire, paysage, environnement*, Stéphane Hanrot & Isabelle Rault, mai 2005, pour RFF] a montré que la LGV ne doit pas être considérée uniquement comme une infrastructure négociant sur le coût et les performances de vitesse au détriment du contexte traversé. Les passages les plus faciles sont en effet là où le foncier est le moins défendu et le plus fragile – les unités agricoles et naturelles. Ce projet peut être l'occasion d'aider les communes à mieux contenir la pression foncière, à maintenir l'intégrité des unités agricoles et naturelles et à repenser leur développement urbain. Entre les gares, le jumelage de l'infrastructure avec les infrastructures existantes peut permettre de délimiter les impacts et les pollutions, et de mutualiser les investissements pour les protections. Le pire serait que la LGV ajoute sa puissance de transformation à l'étalement urbain et au fractionnement des

unités naturelles agricoles encore intègres

- la métropolisation : la prospective de la mobilité et des échelles de la métropolisation est le sujet de ce dossier thématique. Il en ressort une question particulièrement intéressante pour la LGV PACA. L'urbanisation se développe dans le moyen pays du Var, et elle s'appuie sur le réseau routier de pénétration depuis le littoral. Ce réseau est à son tour développé, et l'usage de la voiture se renforce, avec une congestion corrélative qui rend les centres urbains de moins en moins accessibles. Dans certaines options de tracé pour la LGV, « une dualité risque d'apparaître entre des dynamiques d'urbanisation liées aux accessibilités routières et une consolidation des centralités liée à l'accessibilité offerte par les gares TGV » (Xavier Godard & Michel Quercy, réunion de travail avec RFF, juillet 2006). Autrement dit, à desserte capillaire, urbanisation étalée, et à desserte concentrée, urbanisation densifiée. *A contrario*, un excès de concentration des services TGV sur des gares de centre-ville, en zone congestionnée, peut décourager les personnes pour lesquelles l'accès à la gare est difficile. Des gares périphériques, bien desservies par des réseaux de transports en commun mis en place sur les voies ferrées ou les routes, quand il en est encore temps, peuvent se révéler plus efficaces.

l'âge adulte, au point qu'une extension a été décidée ; et force est de constater que la ZAC de la gare à l'Arbois n'a pas encore connu un début de réalisation

- ensuite, et c'est plus nouveau, les études de l'accessibilité aux deux gares [voir Tableau 1] montrent que leurs zones de chalandises ne présentent que 10% de recouvrement, et que la population et les emplois desservis par la gare de l'Arbois (Aix-TGV) seront plus nombreux que ceux desservis par Saint-Charles à l'horizon 2020 (1,3 million pour Aix-TGV contre 1,2 million pour Saint-Charles). Le défi est alors bien d'assurer une bonne irrigation par les transports collectifs de la zone de chalandise d'Aix-TGV. A l'époque de la construction de la LGV, le département des Bouches-du-Rhône avait bien proposé à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) un site propre pour autocars sur la RD9, mais le commissaire enquêteur avait jugé que c'était une façon déguisée d'ajouter une troisième voie dans chaque sens au projet routier !

(Horizon 2020)	habitants	emplois	ensemble
Aix TGV	975 000	336 000	1 311 000
Marseille St-Charles	868 000	303 000	1 171 000

Le projet de LGV et la desserte des agglomérations en région PACA

Enfin, la question de l'articulation du projet de LGV et de la desserte des grandes agglomérations de la région s'est posée de façon renouvelée.

La concurrence entre la gare Saint-Charles et Aix-TGV, très fortement mise en avant dans les années 1990, s'est révélée un faux problème :

- tout d'abord, ceux qui craignaient que la création d'une gare à l'Arbois concurrence l'opération de développement urbain éponyme et ne tue Euroméditerranée dans l'œuf se sont trompés : Euroméditerranée est parvenue à

Tableau 1. Estimation des zones de chalandise des gares TGV

L'agglomération de Toulon considère, pour sa part, que le traitement du transit routier est un préalable à la mise en place d'un service efficace de transports urbains. Préalable ou rocher de Sisyphe ? Une vraie synergie peut s'instaurer entre le projet de LGV et celui d'un véritable service de TER, c'est-à-dire avec des dessertes est - ouest traversant la gare de Toulon, et des fréquences au quart d'heure. La superposition des deux projets justifie les niveaux d'investissement que chacun ne pourrait assumer seul. Cela étant, le transport ferroviaire ne pourrait être considéré comme un substitut à un transport urbain en site propre de type tramway. A Nice, la LGV peut être le déclencheur de la

réalisation effective du grand pôle multimodal de Saint-Augustin – à proximité immédiate de l'aéroport, de l'entrée routière dans Nice, sur le trajet de la deuxième ligne de tramway, et au point d'articulation avec la ville de l'opération d'intérêt national de la plaine du Var, récemment créée.

RFF et les collectivités territoriales

Le rôle de RFF est de fournir un accès au réseau à des transporteurs qui répondent à une demande de déplacements. Il établit ses prévisions avec des modèles de prévision qui utilisent les paramètres classiques sur lesquels ils ont été "calés". Cette démarche a deux limites :

- RFF ne se substitue pas aux collectivités, en cela que celles-ci pourraient œuvrer à une planification et un urbanisme qui diminuent les besoins de déplacements
- les techniciens de la modélisation ne savent pas aujourd'hui fonder des calculs sur les effets que pourrait avoir l'évolution des modes de vie sur les pratiques de déplacements.

RFF se "console" en étant persuadé qu'il travaille pour le mode de déplacement le plus conforme au "développement durable" par comparaison à la voiture particulière et à l'avion.

Les projets de lignes à grande vitesse sont plébiscités : pas un Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIADT), pas une loi, y compris bien sûr Grenelle I, qui ne programme des milliers de kilomètres de réalisation. Qu'est-ce qui fait que certains projets avancent plus vite que d'autres ? Est-ce leur rentabilité socio-économique, le niveau de participation de RFF, le bilan des gaz à effet de serre ? Bien sûr que non : c'est la volonté des collectivités territoriales et leur engagement financier.

En conclusion, la conduite en dynamique simultanée du projet de LGV en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des dessertes des agglomérations doit se garder de deux écarts : celui de dissocier les projets et les réalisations, et celui de vouloir faire jouer à la LGV elle-même un autre rôle que les liaisons à grande vitesse. Pour résumer, il faut concevoir une LGV inscrite dans le système de transports, lui-même mis au service des politiques d'aménagement.

Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



Mobilité et métropolisation en Région PACA

Quels transports pour demain ?

Coordination :
Xavier Godard & Michel Quercy

thèses

Lauren Andres

*La ville mutable
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

Magali Ballatore

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :
les usages inégalitaires d'un programme d'échange
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

Virginie Avezou-Boutry

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine
comorienne*

lecture

Les Gitans par Marc Bordigoni

Jacques Guilhaumou