

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU PAYS D'AIX

RAPPORT DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT A L'ATTENTION DE MADAME LA PRESIDENTE ET DES ELUS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX – JUILLET 2004

Objet : Les liaisons ferroviaires en Pays d'Aix : état des projets et actions à promouvoir

Une nécessité pour son développement harmonieux

1- Rappel du contexte

Le développement des liaisons ferroviaires entre Aix, le Pays d'Aix et la Métropole Marseillaise constitue un élément essentiel du Projet d'agglomération de la CPA. Dans son avis le Conseil de Développement a exprimé son accord avec cet objectif et souligné en particulier le caractère prioritaire de la modernisation de la liaison ferroviaire Aix-Gardanne-Marseille. Le Plan de Déplacement Urbain établi par la CPA s'appuie largement sur le développement d'axes de transports ferroviaires performants.

Soucieux de la mise en œuvre des projets structurants, le Conseil de Développement a décidé d'examiner en détail les projets actuels, d'auditionner les responsables concernés, d'en analyser les incidences pour le pays d'Aix, de dégager les propositions et recommandations nécessaires pour prendre en compte à leur juste mesure les préoccupations et les attentes des acteurs de la société civile, et de les soumettre à l'attention des élus de la CPA afin qu'ils en tirent les suites escomptées.

La situation actuelle dans le domaine des déplacements devient très préoccupante, les capacités des principales voies rapides assurant la desserte et les communications au sein du Pays d'Aix et de la région urbaine Aix-Marseille, ne sont guère extensibles. Si on doit souligner les bonnes performances et la très bonne fréquence de la navette autoroutière du conseil général entre Aix et Marseille, il n'en demeure pas moins que l'organisation et le niveau de services actuel des transports collectifs et des services ferroviaires(tout particulièrement sur la ligne Aix-Marseille), ne sont pas adaptés aux besoins et restent peu attractifs, l'extension de l'urbanisation a contribué par ailleurs à l'usage quasi exclusif de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens avec toutes les conséquences dont on mesure aujourd'hui les effets.

Aucun investissement significatif n'a été effectué depuis 40 ans sur le réseau ferré intéressant le Pays d'Aix, dont les caractéristiques et conditions d'exploitation sont archaïques, au dire même de la SNCF.

L'engagement des élus responsables du Pays d'Aix apparaît aujourd'hui indispensable et déterminant pour que d'une part les projets décidés et

réalisables à court terme apportent une amélioration sensible à la situation actuelle, et que d'autre part soient entreprises la préparation et la mise en oeuvre des autres projets prioritaires et structurants.

2- Principaux éléments caractérisant la situation actuelle des projets ferroviaires

- La modernisation de la liaison Aix Marseille.

Le contrat de plan a retenu le financement (160 M€) d'une première phase de modernisation de la ligne entre Marseille et Gardanne, avec la création de trois gares nouvelles dans les quartiers nord de Marseille et l'amélioration du fonctionnement de la gare de Gardanne. A l'issue de ces travaux l'offre de service offerte entre Aix et Marseille serait de 1 train par sens toutes les 20 minutes en heure de pointe, avec deux omnibus (45 minutes entre Aix et Marseille) et un semi direct (40 minutes), et un à deux trains par sens et par heure le reste de la journée. Les changements par rapport à la situation actuelle comportent ainsi une amélioration et une fiabilisation de la cadence en heure de pointe, mais un allongement des temps de parcours. Cette amélioration sera-t-elle suffisante pour déclencher une attractivité nouvelle du train, un changement de comportement des usagers et un report significatif des déplacements de la voiture vers les TER ? On peut s'interroger. Or cette opération aura valeur de test et de symbole d'une nouvelle politique.

La deuxième phase (non planifiée actuellement) pourrait permettre d'assurer cette attractivité, d'obtenir une amélioration sensible et des fréquences (10 minutes en heure de pointe) et des temps de parcours (30 minutes), mais son contenu n'est pas encore clairement défini et les études correspondantes n'ont pas été engagées.

On peut ainsi estimer en l'état actuel que la première phase sera en service en 2007. Sans préjuger des décisions qui pourraient être prises pour la deuxième phase (dont le coût est actuellement estimé entre 300 et 350 M€), on peut penser que si aucune impulsion n'est donnée on ne peut guère espérer sa mise en service avant 15 ans.

- La remise en service de la ligne entre Aix et les Milles, et son prolongement vers la gare de l'Arbois.

Ce projet s'inscrit sur un axe de forte demande de déplacement interne à la CPA et répond à un besoin d'assurer une desserte en transport collectif sur un axe de développement très important du Pays d'Aix, avec les pôles d'emplois des Milles, de Pichaury, etc. et d'urbanisation nouvelle autour de la Duranne. **Le prolongement de la ligne jusqu'à la gare de l'Arbois apparaît indispensable à moyen terme (à l'instar de ce qui se fait actuellement à Avignon).** Or le développement de l'urbanisation risque d'hypothéquer ce projet si aucune réservation d'emprise n'est effectuée à son profit.

A notre connaissance aucune étude, aucun projet n'est actuellement envisagé par les autorités responsables sur cet axe. Cette situation est préoccupante quand on sait le délai nécessaire à la préparation de ces opérations.

- Un barreau ferroviaire entre Gardanne, Luynes et les Milles

Une étude de reconnaissance de tracé a été entreprise pour examiner la possibilité de réaliser une telle connexion. Celle-ci serait particulièrement intéressante en effet, tant pour les liaisons internes au Pays d'Aix, la desserte du pôle des Milles. Elle constitue aussi une solution possible au dédoublement de la ligne entre Aix et Gardanne, avec la réutilisation de la ligne Aix-Les Milles évoquée ci-dessus. Nous considérons ce projet comme très structurant pour le Pays d'Aix, il pourrait trouver à moyen terme des prolongements utiles vers l'est.

3- Principales observations et constatations des membres des groupes de travail

Aix-Marseille : la première phase actuelle du projet telle que prévue au contrat de plan privilégie fortement la desserte des quartiers nord de Marseille (création de 3 gares en particulier) et n'apporte aucune amélioration de la qualité de service pour les usagers du pays d'Aix à l'échéance de 2007. Le contenu des travaux est limité au minimum strictement nécessaire pour obtenir ce résultat ce qui ne donne aucune marge de manœuvre ni aucune souplesse pour l'exploitation.

Le contenu de la deuxième phase, les résultats escomptés pour la desserte du pays d'Aix et l'échéance de sa réalisation restent très vagues laissant à penser que celle-ci n'interviendra pas avant 10 à 15 ans. Ceci rend d'autant plus insatisfaisants les améliorations offertes par la phase actuelle, dont l'essentiel est la fiabilisation d'un service de trois allers et retours en heure de pointe entre Aix Gardanne et Marseille accompagnée d'un allongement des temps de parcours. Ceci ne nous paraît pas satisfaisant.

La ville d'Aix, ses élus, et la société civile n'ont pas été associés de manière satisfaisante à la définition précise de cette 1^{ère} phase et de ses objectifs, ni consultés par la procédure de DUP limitée aux seules communes concernées par des travaux. Il faut améliorer les performances escomptées de la première phase et accélérer la réalisation de la 2^{ème} phase dans le cadre d'un projet d'ensemble qui reste à bâtir, pour permettre sa réalisation en continuité de la première. Il convient d'en définir avec attention le contenu et les objectifs.

L'étude de la remise en service voyageurs de la ligne Aix-Les Milles et son prolongement jusqu'à la gare de l'Arbois n'a pas été encore engagée par le Conseil Régional qui n'en fait pas actuellement une priorité ni un projet structurant pour l'avenir. Le développement de l'urbanisation rapide de ce secteur impose pourtant que la réservation d'un corridor soit faite pour son passage ultérieur et que la position des gares soit effectuées en cohérence avec l'urbanisation prévue. **La remise en service de la ligne Aix-les Milles doit**

constituer la deuxième priorité du Pays d'Aix, la troisième étant liée au barreau Gardanne-Luynes-Les Milles, avec la réouverture possible de la ligne Gardanne-Trets et vers l'ouest par la ligne Les Milles-Rognac qui pourrait être prolongée jusqu'à Vitrolles.

Les contraintes budgétaires et financières de l'Etat et des collectivités locales pourraient peser sur le calendrier des réalisations. Nous considérons que compte tenu des retards accumulés, et des enjeux, les contraintes budgétaires ne doivent pas faire obstacle à la réalisation des projets prioritaires et structurants, et que des initiatives doivent être prises en vue de rechercher à élargir et amplifier les moyens de financement susceptibles d'être mobilisés sur ces projets.

4- Les recommandations

Aix Marseille :

a) Il faut rééquilibrer dès la première phase les améliorations attendues pour le Pays d'Aix, sans pour autant ralentir la mise en œuvre du projet ni remettre en cause les procédures effectuées (celles ci devraient être cependant complétées, en particulier pour des travaux complémentaires et éventuellement le cahier des charges de la desserte proposée).

Nous préconisons en particulier que les mesures suivantes soient examinées et mises en œuvre :

- Fixer un objectif de service en heure de pointe de deux trains directs (Aix-Gardanne-St-Charles) et un semi direct entre Aix et Marseille
- Profiter de la fermeture de la ligne pendant 18 mois pour les travaux pour réaliser le doublement complet (et non plus partiel) de la voie entre les gares de Septème et Gardanne (4,5 km supplémentaires) . Ceci permettra d'améliorer les temps de parcours, de donner des marges de manoeuvre et de simplifier l'exploitation, puis d'éviter une nouvelle fermeture de la ligne lors de futures phases. Les emprises nécessaires sont constituées pour l'essentiel du délaissé entre la RD6 et la voie ferrée.
- Ceci entraînera une dépense supplémentaire mais utile (par anticipation sur la deuxième phase). Son ordre de grandeur pourrait être de 20 M€ (à valider). Son financement pourrait faire l'objet d'une négociation à l'initiative de la CPA avec les partenaires financiers du projet, avec une participation de la Communauté qui lui permettrait d'avoir son mot à dire

Une démarche dans ce sens devrait être engagée auprès de la Région et de l'État. Il faut parallèlement organiser le pôle d'échange de la gare d'Aix qui n'existe pas. Il convient d'assurer sa desserte par le réseau urbain de bus afin de valoriser l'amélioration attendue des services ferroviaires, et d'organiser une relation efficace avec la gare routière, qui devrait être rapprochée de la gare SNCF, par exemple au moyen d'une couverture des voies ferrées entre la gare et le Bd de Belges.

b) La préparation de la deuxième phase

Il est urgent d'engager les études de la deuxième phase, les crédits nécessaires sont inscrits au contrat de plan. Le programme des études doit bien prendre en compte les préoccupations et les attentes du Pays d'Aix, en particulier sur les objectifs de desserte.

Des négociations doivent être engagées par la CPA avec la Région et RFF pour arrêter rapidement les dispositions nécessaires.

Aix les Milles :

A cet égard l'étude de la ligne Aix les Milles et de son prolongement jusqu'à l'Arbois doit être programmée ainsi que celle du barreau Luynes-Les Milles en complément de la réouverture de Aix Les Milles et comme alternative au dédoublement de Aix-Gardanne.

Il convient que soit également examinées et définies les perspectives de développement des services TER au-delà d'Aix en direction de la Calade, Venelles, Meyrargues, Pertuis, Cadarache et Manosque.

Nous recommandons qu'un processus de travail efficace soit établi avec la Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires, afin que l'ensemble des questions concernant le Pays d'Aix puisse être régulièrement suivi.

Le Conseil de Développement souhaite que ce rapport trouve un écho favorable auprès des élus responsables et se tient disponible pour apporter sa contribution à toute initiative ou démarche susceptible de contribuer à la mise en oeuvre rapide d'une politique de transport collectif efficace et cohérente avec les objectifs de développement du Pays d'Aix.

Intervenants auditionnés au cours des différentes réunions des groupes « Aménagement de l'espace » et « Développement et valorisation des services au public »:

Alain BUDILLON, Directeur Régional de l'Equipement

Bertrand WOLKOWITSCH, Conseil Régional, Directeur de l'équipement et de l'aménagement du territoire

Bernard GYSSELS, Délégué Régional DE RFF

Jean-Marie ROMERO, Direction régionale de la SNCF

Robert BOURDAREL, Conseil général, Directeur des transports et des ports