

AVIS DE LA REGION PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
SUR LES SCHEMAS DE DESSERTE
AUX HORIZONS 2023 et 2040

Sur la base du Dossier de prise en considération remis par RFF au mois de novembre 2010, l'avis de la Région Provence Alpes Côte d'Azur sur les schémas de desserte en heure de pointe de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Provence Alpes Côte d'Azur aux horizons 2023 et 2040 est le suivant :

- Les schémas de desserte proposés sont une réponse équilibrée au triple objectif de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur d'amélioration de la desserte du territoire régional depuis et vers les autres régions françaises et européennes, de constitution de l'arc méditerranéen Valence – Barcelone – Marseille – Gênes et, surtout pour ce qui concerne les compétences de la Région, de développement des performances de l'offre de déplacements intra-régionaux et inter-régionaux.

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, plus qu'un simple projet de LGV, l'enjeu est de doter l'ensemble du territoire d'un réseau ferroviaire à la hauteur des enjeux du XXIème siècle, fiable, à haute performance et à haute fréquence, apte à susciter une dynamique massive de report modal et à rapprocher les grandes métropoles régionales. La LGV doit donc être conçue comme l'épine dorsale d'un système global qui, en libérant de la capacité et en offrant de nouvelles fonctionnalités (services traversants à Marseille par exemple) permettra également le développement des services régionaux de transport ;

- La LGV doit donc inaugurer et accompagner une nouvelle ère en matière de transports collectifs à l'échelle de la région, condition nécessaire au maintien de la mobilité pour tous, de la structuration d'un arc des métropoles du sud et de l'amélioration de l'accessibilité de l'est de notre région. Les schémas de desserte proposés sont une réponse adaptée à ces objectifs de mobilité durable et d'aménagement du territoire.

-

Sous l'angle de la fiabilité des circulations, le fait de doubler la ligne historique Marseille – Nice – Vintimille et de séparer dans la majorité des cas les circulations grandes lignes et grande vitesse régionale d'une part, les circulations régionales classiques (semi-directs, omnibus) et fret d'autre part devrait permettre d'améliorer la robustesse du réseau en cas de perturbations et de réduire les interférences entre types de trafic ;

- S'agissant des transports régionaux, les niveaux de desserte proposés aux différents horizons semblent cohérents avec les enjeux et dans la continuité de l'ambition affichée par la Région dans le cadre de la mission de conciliation du printemps 2009 (l'exercice prospectif remis par les services de la Région dans le cadre des travaux du « Secrétariat permanent » de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur).

L'objectif d'offrir un service en heure de pointe avec une fréquence suffisamment importante est essentiel pour permettre une réelle attractivité des services de transports ferroviaires dans les usages quotidiens. Cette réflexion en termes de fréquence répond aux attentes des usagers, sensible à ce facteur, et permettra d'ajuster la capacité de transport en choisissant les compositions de trains adéquates (duplex ou non, unités simples ou multiples).

Une offre au ¼ h en pointe pour les déplacements urbains et périurbains dans les grandes agglomérations régionales (Avignon, Aix en Provence, Marseille, Toulon et Nice) est effectivement un seuil déterminant pour donner confiance aux usagers compte tenu des impératifs de déplacements (études, travail,...), des contraintes de correspondances dans les parcours multimodaux et des aléas du transports.

Dans les secteurs moins densément peuplés, une desserte à la ½ heure en pointe semble effectivement un compromis satisfaisant.

Le choix de maintenir des circulations semi-directes, en plus des omnibus, semble a priori correspondre aux attentes des usagers sur les principaux axes compte-tenu des distances parcourues et de l'importance des flux.

Le parti pris de créer des services régionaux traversants de part et d'autre des grandes agglomérations correspond à une orientation souhaitable vu les problématiques de transit urbain et la difficulté de leur coexistence avec des flux locaux.

La réouverture progressive de lignes ferroviaires (Rognac-Aix en Provence, Gardanne Carnoules, ...) apparaît comme un élément important pour obtenir un effet réseau et alimenter par les transports collectifs les axes primaires et desservir de façon satisfaisante l'ensemble du territoire.

- S'agissant des liaisons intercités classiques, le choix de maintenir une liaison de ce type par heure semble une sage précaution en termes de capacité.

Il apparaît cependant que des liaisons à grande vitesse viendront certainement à cet horizon compléter l'offre de relations entre les agglomérations régionales mais aussi vers les régions voisines (Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Ligurie et Piémont). L'existence d'une liaison à grande vitesse par heure entre les grandes agglomérations régionales semble être un objectif pertinent, pour avoir un effet fréquence (« navette »).

Il est cependant délicat et inutile à ce stade de spéculer sur le mode d'exploitation et le type de tarification offerte sur ces services régionaux à grande vitesse (SRGV). L'évolution du contexte de mobilité peut laisser penser que ces services très performants (50 mn de Toulon à Avignon, 1h de Marseille à Nice,...) auront une certaine rentabilité financière, en tout cas en pointe. Il n'est cependant pas exclu que la Région souhaite compléter l'offre concurrentielle et avoir une offre tarifaire régulée et interopérable, ce qui impliquera soit des conventionnements tarifaires soit une intégration de tout ou partie des services dans le périmètre des transports régionaux (TER GV).

En conclusion, la Région Provence Alpes Côte d'Azur donne un **avis favorable** à ce stade aux schémas de desserte proposés dans le cadre du projet de LGV Provence Alpes Côte d'Azur aux horizons 2023 et 2040 qui expriment une ambition de déploiement et un système global de transport efficace à l'échelle régionale.

Au-delà de la réalisation des nouvelles infrastructures induites par ces ambitions, cet avis pose la question centrale du financement de l'exploitation des services régionaux et renvoie à la fragilité actuelle de la Région en matière institutionnelle et à la réduction de ses marges financières.

Cet avis est strictement limité au cadre des études de la LGV et revient à valider des hypothèses de départ des études de capacité et de trafic qui seront soumises au processus de concertation. Vu les horizons en question et les questions de financement sous-jacentes, il ne vaut évidemment pas un engagement de l'autorité organisatrice à créer les services en question. Si cet avis traduit les ambitions de la Région en matière de développement des services ferroviaires, en l'absence de dossiers d'études plus approfondis, il ne finalise pas un arbitrage quant aux futures priorités des contrats de projets Etat Région.

Cet avis est assorti des **recommandations** ci-dessous :

- L'objectif de fréquence en pointe devrait s'accompagner autant que possible d'une distribution homogène de ces services dans l'heure ;
- En sus des enjeux de desserte et de capacité, des études devraient être menées de façon à apprécier la stabilité des sillons proposés en termes de fiabilité et la criticité des aléas d'exploitation ;
- La question des services régionaux à grande vitesse (SRGV), élément déterminant du report modal espéré et du rapprochement des métropoles du sud est au final de la rentabilité socio-économique du projet de LGV (en fonction du niveau des tarifs) devrait faire l'objet d'un approfondissement spécifique, avec plusieurs scénarios d'organisation de ces services et de spécifications pour les matériels roulants ;
- Compte tenu des contraintes foncières, l'étude du programme fonctionnel devrait permettre d'identifier les besoins en maintenance des matériels roulants et les sites envisageables pour de tels équipements ;
- Au vu des contraintes financières, les études préliminaires devraient apporter des éléments en matière de coûts d'exploitation et de contribution d'équilibre des services régionaux de transports pour apprécier correctement le bilan socio-économique du projet et pour trouver des solutions financières permettant d'atteindre les objectifs de service sous-jacents. Une analyse comparée d'exemples en France et à l'étranger permettrait d'éclairer ce débat ;
- Le rôle des services ferroviaires dans la desserte des grandes agglomérations devrait être mieux étayé sur la base des études de trafic et de capacité.

Ces études complémentaires devraient permettre de trouver un compromis acceptable en terme de distance entre haltes ferroviaires en zone urbaine dense ; le système ferroviaire n'ayant pas vocation à se substituer aux infrastructures locales de transport, ce qui se ferait au détriment des usagers périurbains ou interurbains ou au prix d'investissements d'un coût supérieur à ceux d'un service urbain équivalent.

Un examen approfondi des objectifs en matière de circulations traversantes devrait permettre de conforter les premières expressions de besoin sur la base d'une analyse des flux sur chacune des branches, des origines-destinations croisées et des contraintes d'exploitation (hétérogénéité des capacités des matériels, fiabilité de l'exploitation,...). De manière générale, des dessertes directes ne pourront répondre à la multiplicité des besoins

de trajets urbains : seul un fonctionnement avec des correspondances fiables et fréquentes permettra de répondre à cette attente.

Les études devraient aussi donner une visibilité sur les possibilités d'éclatement des trafics ferroviaires sur plusieurs pôles d'échange (Nice Saint-Augustin, La Seyne Sur Mer, Marseille Blancarde,...) en cohérence avec les projets de développement urbain et la planification en matière de transports collectifs ;

- L'expression des besoins aux limites du territoire régional devra être consolidé sur la base de discussions avec les régions voisines, y compris en Italie ;
- La question des matériels pouvant emprunter la ligne à grande vitesse devra être approfondie et justifiée, notamment en situation perturbée ou de travaux sur la ligne classique, mais également en matière de fret ferroviaire ;
- L'affichage d'un objectif de fréquence pour la Val de Durance, hors périmètre LGV, devrait faire l'objet d'une étude à long terme spécifique à ce secteur, en tenant compte, au-delà du critère fréquence, des enjeux d'accessibilité à longue distance et de correspondances propres à ce territoire très enclavé. Cette étude pourra être menée dans le cadre du projet de liaison vers l'Italie par le Montgenèvre, dont la Région assure la maîtrise d'ouvrage des études.