

"Ici, en Paca, il faut une infrastructure nouvelle, c'est une spécificité. Faut-il qu'elle soit à grande vitesse? C'est aux élus de voir. Mais pour l'expert qu'est RFF, il faut une ligne."

JACQUES RAPPORT
PRÉSIDENT DE RFF

Ouverture et concurrence

Le rail n'est plus une chasse gardée. Façon de dire qu'après l'ouverture du transport de marchandises à la concurrence à partir de 2003, l'affaire concernera bientôt pleinement le transport de voyageurs. À ce jour, seuls quelques trains internationaux qui circulent entre Paris, Milan et Venise, en attendant l'ouverture d'une liaison sur Rome, sont annonciateurs du bouleversement qui interviendra en 2019. C'est à cette échéance que l'Union Européenne souhaite en effet que la concurrence joue à plein. Pour la France, pas question de privatiser les rails. La construction de lignes et leur maintenance restent l'affaire de Réseau Ferré de France (RFF). Un établissement public à caractère industriel et commercial qui fixe les tarifs. La suite en découle: plus il y aura de capacités de circulation, plus il y aura de trains, de recettes financières et donc de ressources qui permettront de poursuivre les investissements...

/ PHOTO FRÉDÉRIC SPEICHER



1253

En kilomètres, il s'agit de la distance couverte par le réseau ferroviaire dans la région. Le détail montre que 670 km de ses lignes sont électrifiées et que 692 km sont à double voie. Mais dans cet ensemble qui représente tout de même 4,4% du réseau national ferroviaire, la part des voies à grande vitesse ne totalise que... 93 km. Ce réseau compte 145 gares et points d'arrêts.

Le rail suit sa cure de jouvence

380 millions vont être investis cette année pour poursuivre la modernisation du réseau ferré régional. Le président de RFF, Jacques Rapoport, insiste aussi sur le besoin d'une nouvelle ligne pour en finir avec la saturation actuelle

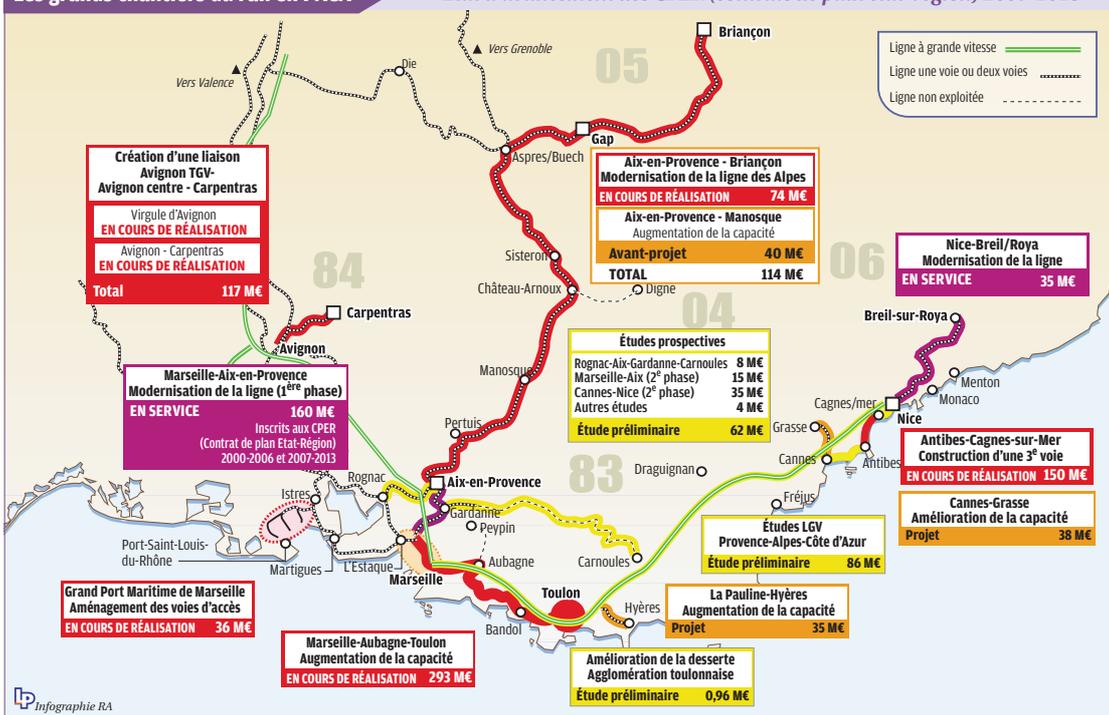
Par Jean-Luc CROZEL

jcrozela@laprovence-prse.fr

La grande vitesse a-t-elle fait perdre de vue les besoins les plus criants en matière ferroviaire. Frédéric Cuvillier, le ministre des Transports, le pense. Et Jacques Rapoport, le nouveau président de Réseau Ferré de France (RFF), la structure en charge de l'entretien des rails, partage cet avis. Il l'a dit hier à Marseille. Conséquence: il faut remettre à niveau, "moderniser et restaurer la productivité pour répondre aux besoins du transport au quotidien". Et rien que pour les trains express régionaux (les TER), cette demande a progressé de 10% l'an passé. "C'est plus que ce que le réseau peut supporter". C'est donc clair, le rail a ses bouchons qu'il faut faire sauter. "Cette région a un vrai besoin. Il lui faut une infrastructure nouvelle pour acheminer rapidement des voyageurs, pour répondre aux besoins du quotidien et pour transporter du fret. Il n'y a pas ici d'opposition entre la rénovation et le développement. Il faut une nouvelle ligne". C'est dit, mais il reste toujours à trouver l'argent et à savoir où la faire passer. En attendant, on rénove.

Les grands chantiers du rail en PACA

État d'avancement des CPER (contrats de plan état-région) 2007-2013



Permettre aux TER de mieux circuler partout

Dans la région, le réseau ferroviaire est ancien et surtout concentré sur le littoral. Avec notamment deux "points de saturation": Marseille et la Côte d'Azur". Or avec l'encombrement des axes routiers, le fort développement des trains express régionaux (les TER) et les besoins qui vont grandissant pour le transport des marchandises (voir ci contre), RFF a ouvert des chantiers (notre infographie). Voici l'état des lieux.

► MARSEILLE-AUBAGNE

Il s'agit de la construction d'une troisième voie de 13 km qui permette une meilleure circulation des TER entre Marseille et Aubagne au rythme d'un train toutes les 10 minutes entre les gares principales. Un projet de 293 M€ financé par RFF, l'État et la Région, qui débouchera sur une mise en service en 2014. RFF annonce qu'entre Marseille et Aubagne, la circulation des trains devra être interrompue les 13 et 14 mars, les 8 et 9 mai, puis du 14 au 17 juin. "On ne peut pas faire mieux", se résume Marc Svetchine, le directeur de RFF Méditerranée.

► ANTIBES-CAGNES

C'est l'autre gros chantier qui vise à désengorger l'axe existant. Là aussi, il s'agit de construire une 3^e voie dédiée aux TER. Le chantier porte sur 8,6 km. D'un montant de 150 M€, il est lui aussi en cours et sera achevé fin 2013. L'amélioration de la ligne entre Cannes et Grasse sera achevée fin 2014.

► AIX-MANOSQUE-BRIANÇON

Il s'agit cette fois d'augmenter la capacité de transport ferroviaire sur la ligne

des Alpes dans le cadre d'une opération de prolongement au-delà de ce qui a été fait sur le tronçon Marseille-Aix. Depuis 2008, près de 150 km de voies ont été modernisées et 74 M€ déjà investis. À présent, l'action porte sur la desserte des gares de Pertuis et de Manosque. Soit un investissement de 40 M€.

► AVIGNON-CARPENTRAS

L'objectif de ce chantier d'un montant de 37,27 M€ est de connecter le Vaucluse à la grande vitesse et de créer une

offre jusqu'à Carpentras. Le temps de transport depuis Avignon est de 30 minutes et de 38 minutes depuis la gare TGV. Des travaux sont en cours depuis 2011, avec notamment la suppression de 9 passages à niveau. Pour ce qui concerne la liaison Avignon TGV-Avignon centre, la mise en service est prévue pour la fin de cette année. Pour ce qui concerne le prolongement sur Sorgues et Carpentras, le projet, d'un coût de 79,75 M€, a été déclaré d'utilité publique en août dernier. Les premiers tra-

voux vont débiter en mars, la mise en service est programmée pour 2014.

► AIX-GARDANNE

Une première étude a été réalisée afin de cerner les besoins de transport. L'objectif est de créer un réseau express (RER) aixois qui suppose la réouverture des lignes Aix-Rognac et Gardanne-Carnoules. La fin des études préliminaires est attendue pour la mi-2013. Une électrification est envisagée pour 2020.

► MARSEILLE-ARENÇ

C'est un petit chantier urbain d'un montant de 2,9 M€. Il va permettre aux TER de prendre et de laisser des voyageurs au pied de la tour CMA CGM dans le cadre d'un aménagement nommé "Halte d'Arenç". Il sera opérationnel fin 2013.

► D'AUTRES PROJETS...

Offrir une meilleure capacité ferroviaire dans la région, cela passe par une étude des lignes qui pourraient être rouvertes à la circulation. C'est ainsi que la Région et RFF étudient la connection de Digne à Saint-Auban et de là, à l'axe Marseille-Briançon. Un projet de 100 M€ qui sera abordé lors d'un proche comité de pilotage. La ligne Cavailhon-Cheval Blanc-Pertuis, actuellement dédiée au fret, devrait être ouverte aux passagers. L'étude est en cours. Dans les Hautes-Alpes, un projet de 500 km, nommé "Étoile de Veynes", est lui aussi à l'étude. Enfin, la remise en service de la ligne Valbonne-Aubagne fait l'objet d'une étude de faisabilité technique.



Le transport au quotidien par le rail connaît un succès croissant. Mais le réseau régional est saturé et il faut le rénover et le développer

/ PHOTO F.S.

LE FRET AUSSI

Le transport de marchandises n'est pas absent des préoccupations de RFF. "L'avenir du fret est lié à la productivité de sa modernité", résumait hier Jacques Rapoport. Bref, puisque là aussi les besoins sont importants, des investissements sont en cours. Notamment au profit de la montée en puissance du trafic conteneurisé sur le port de Marseille-Fos qui dispose à présent des terminaux Fos 2XL. C'est ainsi que 8 M€ doivent permettre d'accroître la desserte et la circulation de 60 trains quotidiens, contre 21 actuellement. Ce qui sera possible dans les mois qui viennent. Pour améliorer la circulation, le tunnel sous la Nerthe a aussi été remis au niveau européen et le ballast rabaisé. Une étape importante, puisqu'il s'agit de connecter les bassins de Marseille, notamment le site de Mourepiane sur lequel un terminal de transport combiné est en projet, à une autoroute ferroviaire qui, à terme, doit relier les bassins de Marseille à Avignon en passant par Cavailhon, Miramas et Rognac. Le raccordement de Mourepiane sera effectif mi-2014. Coût global de l'opération: 24 millions d'euros qui étaient inscrits au contrat de plan État-région pour la période 2007-2013.

J.-L.C.

J.-L.C.