

**Conseil Général de l'environnement et
du développement durable.**

**Rapport sur le bilan LOTI des gares
nouvelles des LGV Rhône -Alpes et
Méditerranée**

Rapporteurs: Jean-Noël CHAPULUT
Jean-Pierre TAROUX

version finale du 10 juillet 2008

Les gares nouvelles des LGV Rhône -Alpes et Méditerranée¹

Trois gares nouvelles, à Valence, Avignon et Aix en Provence, ont été réalisées sur la LGV Méditerranée . La maîtrise d'ouvrage a été assurée par la SNCF et un décalage peut être observé avec la réalisation de la ligne. Les DUP de ces ouvrages ont fait l'objet de procédures spécifiques et sont intervenues en 1996 et 1997. Si les gares ont été mises en service bien évidemment en même temps que la ligne, l'aménagement n'a été terminé qu'à la fin 2001.

Ce rapport, complémentaire de celui relatif à la LGV, a été rédigé à partir du bilan préparé par la SNCF, de réponses de celle-ci à des questions supplémentaires et des observations des DRE Rhône-Alpes et PACA. Nous avons envisagé d'inclure dans notre analyse les gares existantes, notamment de Marseille et de Montpellier, mais nous n'avons pu obtenir des données pertinentes. Enfin, nous avons essayé de prendre en compte la gare de Saint-Exupéry sur la LN4, gare qui ressort d'une problématique voisine.

Une maîtrise d'ouvrage insuffisamment rigoureuse

Comme nous l'avons écrit plus haut, les travaux ont été achevés en dehors des délais. De plus, le dérapage sur les coûts a été important dans 2 cas sur 3 :

Gares	Coût des gares nouvelles Millions d'euros 2003		dépassement
	prévision	réalisation	
Valence	74,3	90	35%
Avignon	53,2	76	43%
Aix en Provence	60,4	65,4	9%
Saint-Exupéry	149	138	-8%

L'écart de coût pour Avignon s'explique principalement par des mesures conservatoires prises pour la Virgule d'Avignon. Au total, le coût des 3 gares a été de 231 M€, soit 23% de plus que prévu. Ce dépassement traduit une faiblesse de la maîtrise d'ouvrage, faiblesse que la SNCF reconnaît. Pour y remédier dans l'avenir, elle a créé un service spécifique pour la maîtrise d'ouvrage des gares nouvelles.

On peut cependant remarquer que le coût reste modéré par rapport au trafic de ces ouvrages.

¹ Cette note tient compte des remarques et avis des DRE Rhône-Alpes et PACA

Financement des gares nouvelles de la LN5

	Coût total		subvention	% subv/coût
Gare de Valence (y cs accès)	90,6M€2003	Subvention conseil général Drôme	5,7 M€2003	6,3%
		Subvention Conseil régional RA	20,2 M€2003	22,3%
Gare d'Avignon	76,3M€2003	Subvention Conseil régional PACA	4,4M€2003	5,7%
Gare d'Aix	65,4M€2003	Subvention Conseil régional PACA	8,7M€2003	13,3%
		Subvention conseil général bouches du rhone	8,7M€2003	13,3%
total	232,3M€2003	Subv totales	47,7M€2003	20,5%

Les subventions totales des collectivités locales ont été de 48M€ soit 21% du cout global.

Enfin, on s'explique mal le coût nettement plus élevé de la gare de Saint-Exupéry (LN4) 138 M€, qui pourtant a un trafic beaucoup plus faible (la maîtrise d'ouvrage de cette gare n'a pas été exercée par la SNCF mais par la CCI Rhône-Alpes). Les subventions des collectivités locales ont été de 86 M€ soit 66% du cout global.

Un trafic élevé nettement supérieur aux prévisions

Le succès de ces 3 gares a été considérable :

gare	Trafic des gares nouvelles Millions de voyageurs		
	prévision	Réalisation 2002	Réalisation 2006
Valence	1,3	1,76	2,11
Avignon	1,7 à 2	2,4	2,65
Aix en Provence	0,8 à 1	1,37	2,16

Pour donner une échelle de ce succès commercial :

- Le trafic des 3 gares nouvelles est nettement supérieur au gain de trafic provoqué par la ligne nouvelle. Ceci ne veut pas dire que l'accroissement de trafic de la LGV ne soit du qu'à ces gares.
- Seules les gares d'Ile de France de Charles de Gaulle, de Marne la Vallée et de Lille Europe ont des trafics comparables. Les autres gares nouvelles ont des trafics d'au maximum 1 MV comme Massy.
- Le trafic de Lyon Saint Exupéry est de 0,4 MV. Le trafic intermodal n'est que de 0,1MV.

La SNCF a mis au point, à partir des résultats des gares nouvelles de la LN 5, un modèle de prévision de trafic des gares nouvelles.

L'absence de connexions avec les TER

Seule la gare de Valence est desservie par les TER et un projet est à l'étude pour la gare d'Avignon

L'importance des motifs personnels à Valence

La SNCF a fait des enquêtes de motif de déplacement des voyageurs des gares nouvelles :

Motifs de déplacement

motif	Valence	Avignon	Aix en Provence	Total Provence
professionnels	33%	44%	46%	42%
Perso, privés	42%	33%	34%	35%
loisirs	21%	17%	14%	17%
AR domicile/travail,école	4%	6%	6%	6%

On remarque la spécificité de la gare de Valence dont la clientèle est plus touristique.
Pour Saint-Exupéry, la clientèle est professionnelle à 66%.

Un acheminement prédominant par VP

Même si des dessertes en transport collectif ont été systématiquement mises en place entre la gare nouvelle et la gare en centre ville, les voyageurs utilisent de manière prédominante les VP :

Mode d'acheminement à la gare

	Valence	Avignon	Aix en Provence
Dépose minute	43%	43%	40%
stationnement	42%	35%	28%
taxi	5%	5%	5%
Transport collectif	8%	15%	25%
divers	2%	2%	2%

L'importance de la dépose minute est remarquable.

La part des transports collectifs est d'autant plus importante que l'agglomération est importante. Des mises en site propre sont actuellement étudiées. Leur pertinence n'est pas prouvée, la fréquence et la capacité des autobus semblant permettre une bonne qualité de service. Il faut toutefois signaler que le trajet entre Aix gare et Aix centre peut être très encombré.

A Saint-Exupéry, 85% des clients viennent en VP. Il faudra observer l'impact de l'arrivée du tramway

Des améliorations sont nécessaires pour le stationnement et la signalisation

Le succès important des gares et la part de l'accès par VP induisent une demande de stationnement nettement plus forte que prévu. Les indications données sur les 3 gares ne semblent pas strictement comparables, hors dépose, hors loueurs :

Valence :	1000 places disponibles	projet 800 places
Avignon :	1730 places disponibles	projet 600 places
Aix en Provence :	1700 places disponibles	projet 500 places

Au vu des chiffres de fréquentation des gares et de mode d'acheminement, le problème quantitatif

le plus important est à Valence²: le ratio de nombre de voyageurs demandeurs de stationnement par place de parking est de 850 à Valence, 540 à Avignon, 280 à Aix en Provence.

Mais les difficultés de stationnement et l'augmentation du stationnement sauvage ne sont pas dues qu'à une insuffisance quantitative. La gamme des prix et des services offerts mérite certainement un examen plus approfondi que celui que nous avons fait avec les données que nous avons pu recueillir³. Ce problème mérite cependant un examen prospectif sérieux : la poursuite de la croissance du trafic va entraîner une augmentation des besoins de stationnement et un problème d'aménagement comme d'exploitation sérieux.

Le jalonnement des gares pose quelques problèmes. C'est en particulier le cas pour la gare d'Aix en Provence qui fait l'objet d'une signalisation provisoire sur fond jaune, ce qui 6 ans après la mise en service est un peu étonnant. La mise au point d'une signalisation définitive ne pourrait se faire selon la DIR Méditerranée que « dans le cadre d'une refonte d'ensemble de la signalisation sur le réseau dépendant de la DIR ». Nous ne pouvons qu'inciter au lancement des études correspondantes, la SNCF faisant remarquer que l'aéroport est mieux signalé que la gare. La MIGT estime cependant que le jalonnement des gares d'Aix et d'Avignon paraît acceptable pour l'instant même s'il n'est pas satisfaisant.

Et l'aménagement de l'espace ?

Même si la question a été souvent débattue, le rôle de ces gares nouvelles dans l'aménagement du territoire régional reste souvent en question. Le premier rôle des gares est d'être un équipement de transport efficace. De ce point de vue, le résultat a été au delà des espérances. De ce fait, le dimensionnement des parkings est devenu un problème non intégralement résolu aujourd'hui, d'autant plus qu'il existe une difficulté économique pour les voyageurs garantir leur véhicule pour plusieurs jours. Ce problème va s'aggraver avec la croissance prévue du trafic, de l'ordre de 30% sur les 15 prochaines années. En première analyse, le besoin de parkings va croître parallèlement. Comment ce besoin sera satisfait?

De plus, on peut se demander si ces équipements peuvent être le germe d'un développement urbain. Desservies par la LGV et par un transport urbain, c'est une idée qui séduit les collectivités territoriales concernées. Pour la gare d'Aix en Provence, la position de l'Etat est plus réservée. Mais pour les deux autres gares, 6 ans après leur mise en service, aucun développement n'est encore visible. Est-ce le projet qui n'est pas suffisamment fondé ou les moyens de réalisation ne sont-ils pas adaptés? Une analyse plus poussée devrait être faite. Mais on peut aussi se demander si la capacité d'expertise pour ce type d'aménagement nouveau existe.

2 L'offre en stationnement autour de la gare de Valence TGV et perspectives de développement

Il existe 812 places de parking. Mais avec les véhicules stationnés sur les cheminements piétons (particulièrement larges il est vrai...), environ 900 places + 95 places loueurs + 93 places dépose-minute sont, effectivement, disponibles.

Un projet concernant la création d'un ouvrage de 800 places « longue durée » supplémentaires porterait la capacité à 1.600 places « longue durée » environ. Un premier projet de création d'un parc provisoire de 200 à 400 places sur terrain ZAC Rovaltain, à 200 mètres de la gare, a été présenté au syndicat d'aménagement de la ZAC. Ce parc provisoire est nécessaire pour :

- répondre à la demande actuelle, les parkings de la gare sont saturés (pleins, tôt, le matin, avec des phénomènes de stationnement sauvage aux alentours).
- permettre ensuite de neutraliser des zones importantes de stationnement en gare le temps de la construction de l'ouvrage de 800 places

3 Les prix à la journée varient de 9€ à Valence à 12 € à Aix. Il existe des forfaits à la semaine de l'ordre de 30 € à Valence et Avignon. Ces prix ne sont pas négligeables par rapport au prix AR de transport.