

*Le Président*

**Mr. Maurice COURT**  
**Président de la commission d'enquête LNPCA**  
40, rue Fauchier  
13002 Marseille

Marseille, le 25 février 2022

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

SNCF Réseau vient d'élaborer et de soumettre à une enquête publique le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

L'UPE 13 a souhaité déposer une contribution à cette enquête publique pour apporter le regard de ses adhérents regroupés sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône est l'organisation interprofessionnelle qui rassemble toutes les entreprises de tous les secteurs d'activités, quelles que soient leur taille, leur structure, leur métier.

Toutes les composantes de l'économie du département sont présentes à l'Upe 13 à travers les grandes fédérations professionnelles (FBTP, UIMM, UMF, ARIA, France Chimie) mais aussi 110 syndicats et groupements professionnels tels que l'UMIH, l'immobilier, le commerce, les assurances, les banques, le transport ... les pôles d'activités et les associations d'entreprise.

L'UPE 13 fédère plus de 13 000 entreprises et près de 250 000 salariés du secteur privé. L'UPE 13 travaille étroitement avec les Zones d'Activités Economiques (ZAE) du territoire et porte les intérêts et la parole des entreprises sur les grands sujets qui concernent le développement de leur activité au rang desquels la mobilité.

La saturation des axes routiers et autoroutiers et une ligne ferroviaire en limite de capacité ne répondent plus aux besoins actuels des usagers, avec des conséquences alarmantes (temps perdu, qualité de l'air, bruit, insécurité routière, fracture sociale en termes de mobilité...)

La construction de la LNPCA est un enjeu majeur pour notre territoire. **Nous sommes donc résolument favorable**, comme tous les projets qui visent l'amélioration de la mobilité sur notre territoire économique, **au lancement des phases 1 et 2 telles que présentées dans l'enquête publique à laquelle nous avons eu accès**. L'Upe 13 émet cependant une réserve : L'absence de traitement du fret ferroviaire.

Avec 31% d'émission de GES, le secteur des transports représente en France le plus gros émetteur de GES (Gaz à Effet de Serre). Avec 151 h perdues chaque année dans les bouchons, Marseille monte à la 2<sup>e</sup> place sur le podium des agglomérations les plus embouteillées.

Si le **premier objectif est celui du défi climatique** qui nous attend, il faut donc s'attaquer au transport.

Si le **deuxième** est certainement celui de **l'attractivité** de la métropole Aix Marseille Provence, il faut donc augmenter substantiellement notre offre de transports en communs pour la faire évoluer aux standards internationaux.

Enfin, si le **dernier objectif est celui de l'accès au travail pour tous**, nous ne pouvons continuer d'accepter la voiture comme seule solution d'accès à l'emploi.

#### Le défi climatique

Si l'objectif c'est de parvenir à zéro émission en 2050 alors, même avec un effort démesuré sur les voitures, les cars et les camions pour diminuer leur production de GES, nous savons qu'il faudra également opérer un report modal massif vers des solutions ferroviaires. Pour rappel, le train affiche un taux de 0.3% GES seulement.

Nos grandes villes régionales sont asphyxiées par la voiture comme depuis 20 ans pour Marseille ou Aix et cette situation s'étend également dans les villes et villages en périphérie.

Couplé au dernier PDU métropolitain (Plan de Déplacement Urbain 2030/2040) ainsi qu'à la prochaine mise en œuvre de la ZFEm sur Marseille qui s'étendra rapidement sur d'autres communes métropolitaines comme Aix-en-Provence et à moyen terme sur Aubagne, Istres, Martigues ou Salon de Provence, le **projet de la LNPCA représente une alternative sérieuse et crédible capable de répondre à au défi environnemental par la réduction sensible de l'usage extensif de la voiture.**

La prise de conscience environnementale des citoyens, la hausse toujours croissante du prix de l'énergie, les contraintes de plus en plus fortes des réglementations en faveur du climat, sont donc autant de motifs pour se préoccuper de la mobilité dans l'aire métropolitaine. Grâce à la LNPCA, le gain de circulation routière a été évalué à plus de 500 millions de Km soit 60 000 T équivalent carbone de moins.

Un réseau ferroviaire performant et attractif tel que le propose la LNPCA permettra donc un report modal maximum et donc la décarbonation des transports au sein et entre les métropoles en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'étude présentée anticipe à terme (2035) une croissance de 33% de l'usage des transports en commun par les habitants de la métropole. Ce sont donc les usagers locaux qui seront les grands bénéficiaires de la LNPCA et nous notons que 2/3 des « nouveaux consommateurs » du train viendront de la voiture

La désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice est donc urgente de ce point de vue et ne peut plus être repoussée

#### Le défi de l'attractivité

La mobilité prise au sens large est un atout majeur pour le développement et l'attractivité du territoire métropolitain. Un réseau efficace de transports en commun augmente la note d'attractivité du territoire et avec elle l'implantation de nouvelles entreprises et donc une logique d'emploi local et durable.

Le projet tel qu'il est présenté permettra non seulement une augmentation de plus de 40% du trafic des TER (23 TER/h contre 16 actuellement) mais aussi grâce à l'augmentation des fréquences aux heures de pointe répondra à la sécurisation des trajets attendue par les salariés usagers des transports en commun de l'aire métropolitaine.

Grâce à cette nouvelle organisation ferroviaire, nous pourrions raccorder au réseau TER métropolitain que sous-tend le projet de la LNPCA, l'ensemble des grands pôles économiques (ZIP Fos, Aix, Aubagne, Marseille est/nord) mais également les grandes portes d'entrée internationales ou métropolitaines (Aéroport, Gare TGV, Hinterland Portuaire) grâce à un traitement « haut de gamme » de ces trois hubs multimodaux fondamentaux qui portent à eux seuls l'attractivité de notre territoire métropolitain.

Le projet de la LNPCA, parce qu'il ouvrira plus de sillons sur l'aire métropolitaine, favorisera grandement l'accessibilité des deux centres universitaires majeurs d'Aix Marseille Université à tous les étudiants résidents à l'extérieur de l'agglomération marseillaise ou aixoise. L'augmentation de la qualité de service consécutive à la mise en service de la LNPCA deviendra un argument d'attractivité pour accueillir plus d'étudiants et ainsi permettre le développement quantitatif et qualitatif de l'offre universitaire sur l'aire métropolitaine.

L'attractivité c'est aussi une question de qualité des infrastructures et des solutions qu'elles apportent. Ainsi avec une gare souterraine et un tunnel ferroviaire traversant, Marseille ne serait plus un terminus mais un lieu de passage qui permettrait des liaisons fertiles entre les territoires économiques de l'est et de l'ouest métropolitain et par là, relier l'aéroport Marseille Provence à Toulon ou encore la zone portuaire de Fos avec celle de Toulon et tout cela sans rupture de charge, par une ligne directe.

Enfin, l'impact urbain du « recalibrage » de la Gare Saint Charles sera positif pour les quartiers libres autour de la gare ou pour les projets d'accompagnement urbain (notamment la place des Marseillaises..).

Des points essentiels pour l'attractivité de la ville sont concernés par ce projet ; l'opération d'urbanisation Euroméditerranée sera de fait dopée par l'aménagement du quai d'Arenc et l'intermodalité prévue autour de la gare Saint Charles sera complète grâce à la coopération tripartite entre la ville, la métropole et la SNCF pour l'élaboration d'un schéma circulaire compatible avec les différents modes de circulation modernes (Voie verte, modes doux, tramway, métro, bus, car) .

#### Le défi de l'accès à l'emploi pour tous

Au regard des jeunes générations, la mobilité constitue une attente forte et pour nos entreprises ce facteur d'attractivité qu'est la mobilité s'accompagne par l'accès à une zone géographique de recrutement plus étendue. La mobilité est donc pour nous entrepreneurs, une des conditions essentielles de l'employabilité et donc du développement économique de nos entreprises.

De façon générale, l'absence de transport en commun efficace pour se rendre au travail est le motif exprimé par plus d'un tiers des demandeurs d'emploi qui refusent un poste. Or, il est quasiment impossible d'utiliser les transports en commun pour travailler à l'est de Marseille en habitant à l'Ouest (ou l'inverse). La construction de la gare souterraine Saint Charles suivi du percement d'un tunnel ferroviaire sont de nature à favoriser les pendulaires Est Ouest de l'agglomération marseillaise et offrir aux salariés de notre territoire une solution de transport en commun digne de

ce nom. Nous notons également que les bassins Est et Ouest accueillent une activité industrielle importante susceptible de capter une population d'ouvriers qualifiés habitants indifféremment d'un côté ou de l'autre de l'agglomération marseillaise.

La « massification » de certaines liaisons pendulaires à destination des grands pôles économiques (Aix Marseille Vitrolles Aubagne) ou des entreprises à gros effectif (Airbus, Zip de Fos, ST Micro, Thales ...) trouvent leurs réponses dans le projet LNPCA. La construction de la gare sous terrain de Saint Charles libérera des espaces en surface pour améliorer la capacité et la régularité des trains sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire métropolitaine.

En libérant des sillons en surface, le projet LNPCA dégagera de la capacité pour améliorer et irriguer la desserte du pays d'Aix. La ligne Marseille/Aix passera de 4 à 6 TER/h actuellement soit 50 % supplémentaire. Cette nouvelle capacité permettra également de concrétiser la boucle ferroviaire Marseille-Aix-Rognac-Vitrolles-Marseille avec 2 TER/h entre Aix et l'Etang de Berre et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque.

Dans la vallée de l'Huveaune, l'augmentation de la fréquence des TER (on passe de 2 à 3 TER/heure) offrira une alternative crédible à la voiture et donc permettra de fluidifier le trafic sur l'A50. L'usage privilégié du train dans cette partie de l'aire métropolitaine est vitale pour répondre non seulement à la demande de pouvoir d'achat de nos collaborateurs mais aussi à la désaturation des axes autoroutiers et la réduction des GES (Gaz à Effet de Serre)

Enfin, nous notons qu'à l'ouest, la création d'une halte ferroviaire à St André couplée à un PEM (pôle d'échange multimodal) favorisera l'usage des transports en commun pour tout une population et tout un quartier en plein développement (ZAE du territoire nord de Marseille) et desservi jusque-là uniquement par la route.

De plus, les travaux de doublement de la voie et du quai d'Arenc couplés à ceux récemment opérés sur la côte bleue doubleront littéralement l'offre sur le corridor Ouest (4 TER/h au lieu de 2 actuellement) ouvrant ainsi une fréquentation accrue de la ligne Marseille Port-de-Bouc irriguant Martigues ainsi que toute la Zip de Fos. Notons que ces travaux permettront également d'augmenter la vitesse des trains de 50 % (40 à 60 km /h) et donc une acceptabilité supérieure des transports en commun par la population active.

### **Une absence de taille dans le projet LNPCA : Le fret ferroviaire**

Il est cependant, un point ignoré par le projet de la LNPCA : une stratégie affirmée sur le fret ferroviaire.

Si les besoins de la population générale sont bien couverts dans ce projet, l'affichage d'une politique ferroviaire ambitieuse du point de vue environnemental ne peut faire l'économie du fret ferroviaire au risque d'être critiquable.

Les bassins Est du GPMO ouvert au trafic maritime de marchandise, la proximité du MIN des Arnavaux ainsi que l'investissement de 450 Md€ prévu pour son développement, la prochaine mise en service de la ZFE-m sur la ville de Marseille qui va mettre hors-jeu une bonne partie des camions de livraison nous obligent à relever la question vitale du fret ferroviaire non évoqué dans ce projet.

La desserte ferroviaire du port est très loin des standards internationaux. La filière maritime réclame une offre de fret structurée qui saura répondre au développement de son hinterland de proximité

(liaison Salon/Fos et/ou desserte des plateformes logistique) aussi bien que sur un axe Rhin/Rhône pour faire sauter le « verrou lyonnais » qui actuellement favorise largement le trafic avec les ports italiens. Là encore, l'attractivité du territoire industrialo portuaire, la présence de majors du maritime comme CMA CGM opérant à partir de notre territoire imposent cette réflexion.

De plus, le projet de développement de la plateforme logistique du MIN des Arnaux prévu à hauteur de 450 Md€ doit impérativement s'appuyer sur un service de fret ferroviaire efficace ne serait-ce que de par sa proximité avec les voies ferrées.

Enfin, l'augmentation des exigences environnementales pousseront à très court terme à la réflexion d'une stratégie d'approvisionnement de la population par le biais du fret ferroviaire. Le nombre de poids lourds qui entrent en ville pour livrer des marchandises est en augmentation régulière. Outre les encombrements sur un réseau déjà saturé, l'impact sur la pollution et la qualité de l'air est important. Pour réduire cet impact, le fret ferroviaire est aujourd'hui sous-exploité (10% en France contre 20% en Allemagne). C'est donc une solution intéressante à étudier pour assurer la logistique urbaine. Sur la partie environnementale, le fret ferroviaire permettra d'éviter jusqu'à 300 poids lourds quotidiens principalement sur l'ouest du territoire et sur l'accès Nord de Marseille, soit un gain de 4 200 tonnes de CO2 par an.

Nous avons le 1<sup>er</sup> port français en pleine restructuration, la singularité d'une zone industrielle et portuaire de 1<sup>er</sup> rang, la 2<sup>e</sup> ville de France avec près de 900 000 habitants et une fois de plus on oublie l'essentiel. **Le fret ferroviaire doit faire l'objet d'une consultation de l'ensemble des acteurs économiques du territoire.** J'appelle donc toutes les autorités compétentes à réunir les acteurs concernés à l'occasion d'une grande conférence pour définir une stratégie de fret si l'on veut développer notre territoire économique.

Il n'y a rien de stratégique ou de tactique à ne pas aborder ouvertement la stratégie de fret sur la métropole. C'est une erreur que de repousser le traitement de ce sujet ou de le traiter de manière morcelée.

Sans une mobilité efficiente des hommes et des biens, il n'y a pas de transition climatique efficiente ni de développement économique.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.



**Philippe KORCIA**