



**Collectif de Défense et de Développement  
des Services Publics en Sud-Luberon**

**Mairie de La Tour d'Aigues  
84240 LA TOUR D'AIGUES**

site : <http://cdspsl.fr/>

Monsieur Renaud *MUSELIER*,  
Président du Conseil Régional Sud  
Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Hôtel de Région  
27, Place Jules Guesde  
13481 MARSEILLE CEDEX 20

Pertuis, le 20 Août 2018

objet : ligne Marseille/Aix en Provence/Pertuis

Monsieur le Président de Région,

Nous accusons réception de la réponse (ci-jointe) faite par la Direction générale transport, mobilité et grands équipements à nos courriers du 2 juin et du 27 juin 2018 portant sur la fermeture, durant 4 ans pour cause de travaux, de la liaison TER Pertuis/Aix en Provence/Marseille et plus particulièrement entre Pertuis et Meyrargues (6km).

En dehors du fait qu'aucune date de réouverture de la ligne ne nous est confirmée, nous ne pouvons nous satisfaire des arguments qui nous sont avancés. Et, puisque vous n'avez pas souhaité que nous nous entretenions avec vous de vive voix, nous développons ci-après nos points de vue.

D'une part rien ne justifie la fermeture de la ligne Pertuis/Aix en Provence puisque la ligne Briançon/Aix reste ouverte pendant les travaux. D'autre part, prétendre que les services de substitution par autobus seraient « performants » et « satisfaisants » pour la population du sud-Luberon n'est pas convaincant.

La suppression d'un des 2 postes de guichetier au 1<sup>o</sup> septembre obligeant à une fermeture quotidienne de la gare de Pertuis à 16 h 30 ne peut en aucun cas favoriser le fonctionnement performant dont vous parlez.

La faible fréquentation (avant la fermeture du 9/12/17) que vous mentionnez relève du fait que le nombre de TER, les horaires et aussi le tarif appliqué ne rendent pas le transport ferroviaire attractif au plus grand nombre.

Les cars de substitution appartiennent à la compagnie Kéolis qui est détenue à 70 % par la SNCF. Donc la SNCF fait délibérément une concurrence déloyale à sa propre activité. Les cars mis en place en septembre 2001 par la CPA pratiquent une concurrence déloyale grâce aux subventions qu'ils reçoivent. Le subventionnement devait être partagé entre les bus et les TER, pourquoi cela n'a-t-il jamais été fait ?

La tarification des TER est très dissuasive :

Par exemple est-il normal que pour faire le trajet Meyrargues-Grenoble en TER le site SNCF conseille l'usage du TGV alors que la ligne des Alpes permet cela ? Est-il normal que l'on puisse avoir des billets Avignon-Grenoble à moins de 25 € alors que le trajet par TER Meyrargues-Grenoble est à 38,90 € ? Le même transport en TER offrant moins de service (notamment la rapidité) devrait bénéficier d'une tarification plus faible qu'un transport en TGV.

Tout faire pour fidéliser la clientèle au transport par le rail serait pourtant une vision d'avenir. Le ministère de la Transition écologique et solidaire ne préconise-t-il pas l'amélioration du service ferroviaire?

Les bilans climatiques montrent que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est classée entre le 1<sup>er</sup> et le 3<sup>ème</sup> rang des émissions nationales de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) et que le territoire est particulièrement concerné par les particules en suspension (PM10 et PM2,5), les oxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) et l'ozone (O<sub>3</sub>). Doit-on vous rappeler aussi les difficultés de circulation aux heures de pointe sur l'A51 ? N'est-ce pas aux moments des embouteillages que les moteurs émettent le plus de particules fines si nocives à la santé, reconnues et dénoncées par l'OMS? - le site <https://www.airpaca.org> est une référence en la matière-

La suppression ou la réduction des petites lignes de train au profit de la route témoigne d'une insuffisance d'analyse de la situation environnementale et climatique à moins qu'elle ne soit qu'une politique du profit à court terme au détriment des populations présentes et des générations futures. A tout le moins c'est une politique irresponsable.

Comment les élus de la Région, après un épisode caniculaire supplémentaire comme celui de cet été et qui va s'aggraver d'année en année, peuvent-ils encore privilégier une politique du tout routier alors même que toute l'infrastructure par le rail est disponible et en bon état?

Nous souhaitons apporter à votre réflexion quelques éléments concrets :

#### **Importance de la gare de Pertuis**

Pertuis est au centre de la Provence au croisement de 3 grands axes : Avignon, Marseille et Grenoble. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les fondateurs du PLM entrevoyaient pour la gare de Pertuis une grande activité puisqu'en plus de ces 3 axes, il en était prévu un 4<sup>e</sup>, la liaison Avignon-Nice qui aurait croisé Marseille-Grenoble-Lyon.

2 gares devaient alors prendre une immense importance dans ce projet Pertuis et Veynes. La possibilité de doubler la voie existe entièrement entre Pertuis et Cavaillon et aussi partiellement entre Meyrargues et Veynes. Pertuis et sa jumelle Veynes devant assurer la maintenance et le remplacement des locomotives à vapeur, le triage des marchandises, l'entretien des voies et des bâtiments dépendant de leur secteur et l'administration.

Certes il est vain aujourd'hui de se lamenter sur ce qui aurait dû être fait et qui ne l'a pas été, mais il n'empêche que Pertuis a une grande gare offrant d'importantes possibilités. Pourquoi ce qui était rentable en 1950/60 ne l'est plus aujourd'hui alors que la population de notre ville et de ses alentours a quadruplé ? Des villes voisines comme Venelles ont vu leur population multipliée par 6 et la région PACA refuse la réouverture de cette gare.

Il nous paraît proprement scandaleux et contraire à toute recherche d'efficacité que de réduire Pertuis au simple rôle d'une gare terminus d'une banlieue dortoir liée à Marseille ou à Aix.

#### **Nous voulons :**

Le retour rapide **du trafic TER Pertuis-Marseille**, au minimum tel qu'il était jusqu'au 9/12/2017, avec en plus la réouverture de la gare de Venelles.

La principale amélioration pour augmenter le potentiel clientèle étant une tarification revue à la baisse par le partage du subventionnement entre le routier et le ferroviaire.

Il faut que lors de la réouverture de la ligne les emplois de cheminots qui en permettent son bon fonctionnement (notamment les aiguilleurs à Meyrargues) soit remis en place.

**Le retour de l'activité fret** : une meilleure utilisation de l'infrastructure existante pour remettre en place **un trafic marchandises** participant au « délestage » du très néfaste tout camion

**L'ouverture vers la gare d'Avignon TGV ou vers la gare d'Aix TGV**, par une liaison que l'on peut imaginer drainant aussi Digne et Manosque.

La réouverture vers Cavailon-Avignon ne pose aucun problème, la voie existe, elle permet le passage de train de fret très lourds (2000 T), Il n'y a donc aucun problème pour y faire circuler des TER dont une rame double ne pèse que 160 T.

Pourquoi la municipalité d'Aix a toujours refusé de toutes ses forces que la gare d'Aix-TGV soit reliée à la ligne des Alpes (Aix Centre) ? Quelques centaines de mètres de voies permettraient une liaison avec la ligne Rognac-Aix Centre et donc ensuite une correspondance facile avec la ligne des Alpes et avec Pertuis.

**La réouverture de liaisons avec les Alpes** (Gap-Briançon et Grenoble), les TER existent, ils passent à Meyrargues, mais par une volonté commune PACA-SNCF depuis les années 90, les correspondances avec la direction Veynes-Briançon ont été volontairement et absurdement compliquées (1 h ¼ d'attente par exemple pour un seul train le matin pour « monter aux Alpes » et même chose pour en revenir le soir). Nous parlons des horaires tels qu'ils ont existé jusqu'au jour de fermeture du 9 décembre 2017. Depuis c'est catastrophique d'absurdité.

Bien sûr **d'autres projets** peuvent aussi se faire jour : notamment la liaison entre le port de Fos et l'Europe Centrale en finalisant ce pourquoi la gare de Briançon a été construite : la percée du Mont Genève. D'autant que l'Italie vient de renoncer au projet Lyon/Turin La portion de ligne Cavailon-Pertuis-St Auban (sans rampe importante) ayant supporté pendant des années au quotidien des convois approchant (voire dépassant) les 2000 T.

En conclusion, force est de constater que les injonctions européennes ont depuis des années conduit les gouvernements successifs à réorganiser les Services Publics de façon à les privatiser dont celui des Transports marchandises et voyageurs en s'appuyant sur les collectivités territoriales. Le service public ferroviaire est indispensable pour la vie économique, il est un outil majeur de l'aménagement du territoire et une solution écologique pour la mobilité. La SNCF est un symbole, un repère social et un élément de l'unicité de la France que le gouvernement et le Président Macron ont voulu faire sauter avec la réforme qui a suscité dernièrement de très fortes réactions.

Nous, Pertuisiens et habitants du Sud Luberon, refusons eu égard les augmentations de populations et d'activité de toujours devoir conjuguer au passé :

Nous avons une agriculture florissante, aujourd'hui la plaine de Durance à Pertuis suite à une catastrophique déprise est en train de retourner à l'état de friches, et partiellement des zones de non-droit.

Nous avons un hôpital important, la mobilisation de notre population a pu partiellement le sauver, mais il est très loin d'offrir à la population ce qu'il proposait jusqu'en 1980.

Nous avons une gare importante, elle est aujourd'hui déserte et peu à peu envahie par les mauvaises herbes.

Nous avons des agences importantes de l'EDF et de l'Équipement, elles sont fermées.

La population du Sud Luberon devra-t-elle encore longtemps vivre avec des regrets pendant que leurs élus obéissant aux consignes de l'Union européenne et du Capitalisme ultralibéral n'ont de cesse de brader nos fleurons économiques et ruiner les Services Publics au profit des privatisations comme le projet de CAP 22 ?

La ruralité n'a pas à subir ces choix catastrophiques.

Nous vous remercions par avance de bien vouloir reconsidérer la situation et nous tenons à votre disposition pour aborder ensemble la problématique qui nous occupe.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Président de Région, nos respectueuses salutations.

Pour le Collectif :

Sylvette Germain, secrétaire.