



Réouverture de la ligne ferroviaire Avignon-Carpentras Contribution au débat public de l'association NOSTERPACA

En préalable, NOSTERPACA souhaite que soit effectivement préservé l'intégrité de l'axe ferroviaire Nord-Sud. En effet, la simple réouverture Avignon-Carpentras, bien que souhaitable et nécessaire, accentuera le rôle de banlieue-dortoir de la ville située en bout de ligne. Il n'y aura qu'à étudier le trafic des pendulaires avec un très fort déséquilibre vers Avignon pour s'en convaincre. A l'inverse, la remise en service d'un axe Orange-Carpentras-Cavaillon (avec ses prolongements de chaque côté) placera Carpentras en liaison avec des villes de même importance, gage d'échanges plus équilibrés, et créera une ouverture directe vers la vallée du Rhône au Nord et vers l'aire Pertuis-Aix-Marseille au Sud. De plus cet axe contribuera à rééquilibrer le développement du Vaucluse vers le centre du département depuis trop longtemps sacrifié à l'expansion de l'aire Avignonnaise.

NOSTERPACA se réjouit de la volonté exprimée par l'actuelle municipalité de Carpentras de concourir à la réhabilitation de la ligne ferroviaire pour relancer un nouveau service voyageurs. Cependant, le projet, concomitant à cette réouverture, de rétablir la continuité des quartiers de Carpentras, coupés par la voie ferrée, risque de nuire à un futur développement du rail. La place exigüe dévolue au terminus ferroviaire montre que cette infrastructure est perçue dans une optique purement locale et non comme un élément d'aménagement du territoire Vauclusien et régional. L'accès à ce PEM (Pôle d'Échanges Multimodal) sera en outre peu pratique pour les personnes venant de l'extérieur de Carpentras (et presque impossible le vendredi) NOSTERPACA estime indispensable l'intégration dans le projet actuel des futures extensions possibles. "A terme, la gare devrait se trouver au cœur d'un nouveau quartier, développé grâce à la libération de certaines emprises ferroviaires situées entre les axes Wilson-Kennedy et Mistral-Clémenceau."

Cette perspective indique que l'espace libéré (des rails) sera réutilisé pour de l'immobilier ce qui génère un doute quand à la préservation d'une réactivation vers Orange !!!!

Un signe fort de la réelle volonté de préserver le passage du rail à Carpentras, serait la conservation d'un voie jusqu'à la limite actuelle du domaine RFF. Tout aménagement urbain qui exigerait la destruction de cette voie ne pourrait que confirmer les doutes qui subsistent. Ainsi, NOSTERPACA rappelle quelques points négatifs qui ont été relevés dans la présentation actuelle du projet :

- Quais trop courts (la norme minimum est de 220 m pour pouvoir mettre à quai une rame simple type TGV ou train d'agence)
 - 2 voies à quai en terminus, très difficiles à exploiter en situation dégradée et obligeant à une arrivée à vitesse très limitée.
 - manœuvres impossibles pour un train (fret) vers Pernes ou Marché gare.
- Notre réflexion se veut à long terme et fixe toujours son objectif sur le ferroviaire entre Carpentras et Orange. Car ce qui nous inquiète c'est de ne pas avoir trouvé l'hypothèse de l'axe vers Orange dans la plus petite mesure conservatoire !

En outre, dans le document de la Commune figurent des bâtiments au niveau du PN à une dizaine de mètres seulement du passage des voies ;Et, au sud de la gare, des immeubles d'habitation à quelques pas de la voie de Pernes !

Le contrat d'axe est un outil qui peut permettre aux collectivités d'être plus ambitieuses en matière d'urbanisation mais aussi pour ce qui est de l'intermodalité à organiser. Concernant Carpentras et les communes voisines, c'est toute la question des rabattements qui devrait être traitée pour que l'investissement consenti obtienne les résultats correspondant aux attentes des contributeurs.

Hors Carpentras, NOSTERPACA note la longueur insuffisante de l'évitement de Monteux, et son absence à Entraigues (pas de croisement possible)

NOSTERPACA regrette également que l'électrification ne soit pas prévue dès l'origine. L'économie sur l'investissement initial se paye au prix fort sur le matériel bi-mode qui sera très certainement exploité exclusivement en Diésel sur le parcours Avignon-Carpentras (pour des raisons de procédure de passage d'un mode à l'autre)

A propos du fret, NOSTERPACA souhaite que les décideurs manifestent plus d'ambition dans la reconquête de trafics perdus par le mode ferroviaire.

Le trafic "wagon isolé" a cessé vers les années 1990, à la fin du trafic primeurs Carpentras-Avignon. Toutefois, pour des besoins spécifiques, des wagons isolés ont été acheminés dans des haut-le-pieds qui allaient chercher des trains de sable...

A la grande époque du SIFRACO (trains de sable) dans les années 1987-1995, certains jours ont circulé trois trains complets, ce qui avec la montée de wagons vides représentait 6 circulations jours... Mais, le plus souvent, c'était deux trains complets jours (soit 4 circulations)...

Dans les années 80-90, à certaines époques deux trains jours de primeurs circulaient à la descente (Carpentras-Avignon). A la montée (Avignon-Carpentras) des wagons de bestiaux vivants étaient acheminés pour l'abattoir de Carpentras ainsi que des wagons de ferraille de récupération (aluminium en vrac) pour une usine de fabrication de boîtes de conserve. Ces activités ont évolué mais du potentiel existe toujours.

Concernant les embranchements (ITE) existants sur la ligne, NOSTERPACA demande le maintien des installations de communication. La volonté exprimée par les décideurs politiques de reconquérir des trafics diffus par la mise en place d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité justifie cette précaution.

L'enjeu est également de trouver un emplacement raccordé à la ligne, suffisamment vaste et bien accessible aux véhicules routiers pour permettre des apports de marchandise et sa manutention.

Enfin, NOSTERPACA demande que soit examinée de manière approfondie la possibilité d'accélérer la réalisation des travaux.

Fait à Pertuis le 07 mars 2012
Gilbert SOULET
Président NOSTERPACA