

La LGV PACA et le développement des transports régionaux à Aix-en-Provence le 5 avril 2005

Introduction	1
Olivier KLEIN, Commission Particulière du Débat Public	
1^{ère} partie : le développement des TER de proximité	2
<u>Le projet LGV PACA et le développement des TER</u>	2
Lise MERMILLOD, responsable des études économiques Réseau Ferré de France	
<u>Les enjeux du développement de la desserte TER pour le Pays d'Aix</u>	3
Mme JOISSAINS-MASINI, Députée, Maire d'Aix-en-Provence, Présidente de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix	
<u>Quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ?</u>	5
Yves CROZET, Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon	
<u>Quelle politique régionale en matière de développement des TER ?</u>	7
Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA	
Table ronde et débat avec le public	9
2^{ème} partie - Le développement des dessertes inter-cités à grande vitesse	21
<u>Quelle desserte inter-cités permet le projet LGV PACA ?</u>	21
Lise MERMILLOD, responsable des études économiques Réseau Ferré de France	
<u>L'exemple des TER grande vitesse dans la région lilloise : présentation de données de la région Nord-Pas-de-Calais</u>	23
Olivier KLEIN, CPDP	
<u>La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA</u>	26
Dominique SUDRE-MONTOYA, Direction régionale de l'Equipement PACA	
<u>Les possibilités de dessertes inter-cités par autocars sur autoroute</u>	31
Claude BAYLE, FNTV PACA, directeur régional du groupe Transdev	
<u>Les enjeux d'une desserte inter-cités</u>	34
Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA	

Introduction

Olivier KLEIN
Commission Particulière du Débat Public

Je vais animer la réunion, car Philippe Marzolf est retenu à Paris pour des activités de la Commission nationale.

La plupart d'entre vous sont maintenant familiers des règles du débat public. Je rappellerai seulement deux choses :

- D'abord, les principes d'indépendance et de neutralité qui guident l'activité de la Commission ;
- Ensuite, la nécessité de l'écoute réciproque et de l'argumentation, sans quoi le débat n'a pas d'intérêt.

Deux raisons justifient le thème de cette réunion sur « la LGV et le développement des transports régionaux ». D'une part, le dossier du maître d'ouvrage insiste sur la nécessité du projet pour renforcer les dessertes régionales. D'autre part, la première partie du débat public a montré une attente forte et largement partagée dans ce domaine et un important besoin d'expression sur ce thème.

Suivant l'argumentaire du maître d'ouvrage, dont il s'agit de débattre, cette soirée est organisée en deux parties.

- La première moitié est consacrée au développement des transports de proximité.
- Pendant la seconde partie, nous traiterons du développement des dessertes intercités à grande vitesse, puisque le projet soumis au débat présente cette opportunité.

Chacune de ces parties prévoit une série de courts exposés puis un temps important de table ronde et de débat avec la salle, de manière à permettre à chacun de s'exprimer.

Les réunions thématiques sont prévues pour traiter plus au fond d'un thème particulier, ce soir, des transports régionaux. Merci de concentrer vos interventions sur cette thématique. Je vous rappelle que d'autres réunions se tiendront, en particulier sur les problématiques environnementales et foncières, sur les transports de marchandises, sur les questions de financement, ainsi que des réunions de proximité dans les principales localités concernées par le projet. Réservez-leur les interventions les concernant.

Dans le même ordre d'idée, je demande à l'ensemble des intervenants, interpellateurs ainsi qu'aux personnes qui poseront des questions d'éviter les grandes déclarations de principe et de développer des argumentations précises et concises. N'oubliez pas qu'une réunion de 4 heures, c'est long !

Un dernier mot, nous avons prévu d'associer des représentants du Conseil général. J'ai appris ce matin que le Conseil général ne souhaitait pas être présent.

1^{ère} partie : le développement des TER de proximité

Le projet LGV PACA et le développement des TER

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques Réseau Ferré de France

La LGV PACA, plus que tout autre projet de grande vitesse en France a deux vocations : la grande vitesse pour les déplacements de longue distance vers le Var, les Alpes-Maritimes et le long de l'arc méditerranéen, et la grande capacité pour les déplacements de courte distance. Cet aspect a été pour l'instant peu mis en valeur : nous allons pouvoir le développer aujourd'hui.

En ce qu'elle délester la ligne Marseille-Vintimille des circulations de longue distance (TGV, trains grandes lignes), la LGV PACA permettra d'améliorer la fréquence et la régularité des circulations TER et satisfera ainsi d'importants besoins.

Pourquoi rechercher le développement des TER ? Tout simplement parce que le TER, quand il est performant, est efficace.

Entre 1998 et 2002, le nombre de TER dans la région a fortement augmenté, passant de 290 à 430. En parallèle, le nombre de voyageurs dans les trains a fortement augmenté lui aussi. On compte plus de 15 millions de voyageurs dans les trains de la région, concentrés à 80 % le long de la ligne Marseille-Vintimille. Ce sont principalement des trajets de courte distance qui s'effectuent en TER entre Nice et Monaco, Cannes et Antibes, Marseille et Aubagne, Marseille et Toulon.

L'utilisation du train est cependant variable. Entre Nice et Monaco par exemple, 1 personne sur 3 prend le train pour se déplacer. Pourquoi ? Parce que l'offre est bonne et parce qu'il est impossible de se garer à Monaco. A contrario, entre Toulon et Hyères, seulement 1 personne sur 100 prend le train. Pourquoi ? Parce qu'il y a peu de trains et parce qu'il est facile de prendre sa voiture et de se garer.

Le développement des TER demain. Il y aura beaucoup plus de déplacements. La population de la région va encore augmenter. On attend plus d'1 million de déplacements par jour du type périurbains intéressés par les TER. En parallèle, les conditions de circulation vont continuer de se dégrader. On roulera très lentement sur les autoroutes, les routes nationales et à l'entrée des villes. On mettra 36 à 45 minutes pour relier Marseille à Aix, près de 1 heure 20 pour relier Aix à Toulon.

Face à ce constat, le Conseil régional a conçu une politique volontariste du développement du TER, avec une 1^{ère} phase en 2008 avec la réalisation du contrat de plan qui prévoit des services de TER toutes les 10 minutes entre Marseille et Aubagne, toutes les 15 minutes entre Nice et Vintimille, 3 trains par heure entre Marseille et Aix, 3 gares nouvelles à Marseille.

En 2020, le Conseil régional souhaite multiplier par 3 l'offre TER, avec des trains toutes les 8 minutes entre Marseille et Aubagne, toutes les 10 minutes entre Nice et Vintimille. Ce serait un véritable service RER.

Cela veut dire faire circuler 2 fois plus de trains sur la ligne. Les nombreuses études de capacité menées depuis 3 ans ont démontré que toute cette circulation ne passe pas sur la ligne. Deux solutions s'offrent à nous.

Aménager la ligne Marseille-Vintimille : ce sont des investissements lourds et complexes en ville, avec des travaux dans (*inaudible*) marseillais pour 600 millions d'euros, une voie supplémentaire entre Marseille et Aubagne, (*inaudible*) entre St Cyr et Bandol et entre Toulon et La Pauline, et un tunnel de 16 kilomètres entre Cannes et Antibes pour plus d'un milliard d'euros. Au total, 2,5 milliards d'euros d'investissement pour la capacité mais aucun gain de temps de parcours.

Avec la LGV PACA, nous offrons la grande vitesse (sur la ligne nouvelle, des TGV et un nouveau service de trains intercités) et la grande capacité (sur la ligne existante, 3 fois plus de TER et des trains de marchandises locaux). C'est aussi redonner à la ligne Marseille-Vintimille son rôle structuré de desserte des agglomérations.

La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut donc rendre le train plus attractif. Cela veut dire plus de voyageurs dans les trains, et moins de voyageurs sur la route et dans les avions. Elle permettrait entre 2 et 3 millions de voyageurs TER supplémentaires, soit 1 000 voitures reportées chaque jour sur les trains.

Les enjeux du développement de la desserte TER pour le Pays d'Aix

Mme JOISSAINS-MASINI, Députée, Maire d'Aix-en-Provence, Présidente de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Bonsoir à tous. Je note avec satisfaction que l'on préconise d'abord le développement du TER. Ce qui vient d'être dit, c'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Si l'on veut éradiquer le « tout voiture », il faut prendre des mesures encore plus fortes que celles qui viennent d'être annoncées sur les TER. Aujourd'hui, nous en sommes à 2,8 voitures/famille ! Vous voyez tout l'intérêt qu'il y a à développer les transports en commun, c'est-à-dire les réseaux ferrés et les cars.

Je formulerai 4 observations sur la LGV.

Un, il est exclu pour nous que la LGV passe par le Val de Durance et le Val de l'Arc, parce que nous avons des protections à y organiser. Les maires sont là ce soir pour nous l'entendre dire officiellement.

Deux, il n'est pas question pour nous d'admettre que cette LGV occulte la plus grande ville de la région, Marseille. Nous nous situons sur le même positionnement que Marseille, Toulon et le président du Conseil général.

Trois, sur les transports régionaux, nous souffrons d'un déficit énorme en termes de transport intérieur. Quand je vois qu'Iter va s'installer sur notre territoire et que nous n'avons rien prévu pour desservir le Val de Durance, je suis inquiète.

Nous avons 5 demandes à formuler.

Sur le projet Aix-Marseille, on va commencer la première tranche, qui fera seulement 13 kilomètres. C'est une priorité.

Ensuite, sur Aix-Les Milles, il faut réactiver la voie Aix-en-Provence-Rognac pour desservir nos pôles d'activité. Ce sont des milliers de gens qui se déplacent tous les jours et qui sont obligés de partir très tôt pour rejoindre leur lieu de travail le plus rapidement possible. Cela pose des

problèmes au niveau des crèches, cela pose des problèmes au niveau des écoles, cela pose des problèmes à tous les niveaux.

Nous sommes également demandeurs de la ligne Aix-Les Milles, de la ligne Les Milles-Luynes, de la ligne Gardanne-Trets et enfin d'une ligne Gap-Marseille. Pourquoi ? Nous avons de grandes difficultés concernant le coût de l'habitat sur notre territoire, que ce soit à Marseille ou dans le pays d'Aix. Bientôt, les personnes qui viennent travailler dans les entreprises ne pourront plus se loger. La seule manière de libérer du territoire pour faire baisser la pression foncière et le coût du terrain serait de mettre en place une ligne TER entre Marseille et Gap. C'est déjà presque trop tard avec l'installation du projet Iter.

Nous souhaitons que la LGV PACA s'arrête à la gare de l'Arbois.

Je le répète, nous ne pouvons pas accepter une ligne qui occulte la ville de Marseille, mais nous ne pouvons pas accepter non plus qu'il y ait une débauche financière telle pour cette LGV qu'elle nous empêche de réaliser les TER dont nous avons besoin. Il ne faut pas se cacher derrière son petit doigt, il faut parler aussi et surtout de financement.

Quand on sait le coût des expropriations dans des territoires comme Le Cannet, Antibes, Cannes, quand on sait la densité de ces communes, on se dit qu'y faire passer la LGV va coûter cher et va être long. Or les transports régionaux ne peuvent absolument pas attendre. Il y va de l'aménagement de nos territoires et il y va de la vitalité de nos entreprises. Si le petit personnel, les gens modestes ne peuvent plus se loger sur nos territoires faute de transport en commun, les entreprises partiront.

Olivier KLEIN

Je vous propose de prendre une série de questions.

Raymond PAGE

Depuis quatre ou cinq ans, on a fait une ligne Aix-Pertuis et il n'y a jamais personne. On a investi plusieurs milliards dans cette ligne, pour faire plaisir aux Verts et les trains sont vides. Ne serait-il pas intéressant de construire quelques gares du côté de Meyrargues, Venelles, Puyricard, La Calade, tout au long de ce tracé, de façon à ce que le train serve à quelque chose ?

Mme JOISSAINS-MASINI

D'habitude, tu m'interpelles sur la nécessité de mettre des pissotières à Aix !

Cette ligne a été décidée avant mon arrivée. Au demeurant, des parkings d'Aix sont restés vides longtemps et finissent pas se remplir. Il ne faut pas mettre trop de gares, car les trains omnibus sont trop lents. Peut-être faut-il une gare de plus avec des arrêts qui se feraient alternativement d'un côté et de l'autre. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de parking près des gares. On a mis la charrue avant les bœufs. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu un grand pôle d'échange, avec la gare de la Calade qui, si un jour elle se fait, permettrait d'absorber les cars et les véhicules de ceux qui veulent prendre le train. Il faut donc aménager près des gares des parkings éclairés et sûrs.

Tu poses un réel problème, celui de la coordination entre les territorialités. Par exemple, Réseau Ferré de France nous a fait une très belle gare à l'Arbois, nous en sommes tous très satisfaits, mais le problème, c'est que l'on arrive dans un no man's land. Avant de mettre en place cette gare, on n'a pas réglé le problème de la D9 et aujourd'hui on va en 3 heures à Paris, mais pour aller de la gare ou pour en revenir, on met parfois près d'une heure. C'est un vrai problème : il faut une véritable coordination entre toutes les territorialités pour que Réseau Ferré de France travaille avec les municipalités, le Conseil général, le Conseil régional et les communautés d'agglomération pour que l'on mette en place, en même temps que la gare, les structures nécessaires pour absorber le trafic.

Pierre SARACINO, directeur délégué TER, SNCF région de Marseille

Je souscris totalement à ce que vient de dire Mme le maire : seule la coordination permet de bien fonctionner. Par ailleurs, un certain nombre de dysfonctionnements demeurent sur la ligne Aix-Pertuis. Les trains ne sont pas tout à fait vides et en particulier, le 2^{ème} train du matin connaît une fréquentation en bonne croissance. Cependant, il reste à régler des problèmes de fréquence et de qualité pour obtenir de la ligne Aix-Pertuis le trafic qu'elle mérite. J'y reviendrai au cours de la table ronde.

Suzanne LAMOUREUX, Présidente du CIQ de Venelles

Je souhaite que Réseau Ferré de France fasse un effort pour sécuriser les passages à niveau. A Venelles, nous avons un passage à niveau très dangereux, dans une zone très urbanisée. Nous n'avons même pas de passage piétonnier. Les poussettes d'enfants, les mamans et les handicapés traversent la voie ferrée au milieu des voitures ! C'est inacceptable !

Quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ?

Yves CROZET, Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon

Les problèmes rencontrés en PACA ne sont pas spécifiques : toutes les grandes agglomérations en France et en Europe rencontrent les mêmes problèmes, même si les noms ne sont pas aussi chantants.

J'ai intitulé mon intervention : quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ? La question est complexe. J'ai entendu Madame le député maire fustiger le « tout voiture », mais c'est très délicat. Même dans les pays comme la Suisse ou l'Allemagne où, depuis des décennies, des efforts ont été consentis pour développer les transports en commun, l'utilisation de la voiture particulière reste très importante voire progresse. Plutôt que de remettre en cause le « tout voiture », il faut que les usagers comprennent que les problèmes de l'automobile (pollution, bruit, consommation d'espace) iront croissant. A l'horizon 2015-2020, on mettra 15 à 20 minutes de plus pour faire le même trajet en voiture. A partir de là, le transport en commun va devenir non pas la solution de remplacement, mais une solution parmi d'autres.

Le véritable enjeu est bien celui-là : a-t-on la possibilité de faire une offre alternative ? Ce n'est pas évident. L'habitat autour des grandes agglomérations a tendance à s'étaler, parce que les ménages vont loin pour trouver du foncier moins cher. Sur cet étalement urbain, le train n'est pas pertinent, puisque pour que le train soit pertinent, il faut qu'il y ait une certaine massification des flux.

Le train coûte cher en subvention : il faut vous préparer à payer beaucoup plus d'impôts. Je vous le dis, parce que je ne suis pas élu. Quand j'entends le président de région se fixer l'objectif de 500 ou 600 TER par jour, j'espère que vous êtes prêts à payer les impôts qui vont avec.

Petit à petit, il faudra contraindre davantage la voiture, parce que ce sera le moyen de faire accepter les transports en commun. Si le train est vide, comme le disait Monsieur, c'est le signe que le train est moins pertinent que la voiture. Si l'on veut à tout prix développer le train, il faut dégrader les conditions de circulation des automobiles.

Olivier KLEIN

Cette intervention un peu provocante va susciter des questions.

Sylvain MAGNAC, un habitant de Venelles

Je reviens sur la ligne Aix-Pertuis. Pourquoi avoir créé une ligne d'autocar parallèle à la ligne de chemin de fer et dont le terminus occupe une bonne part du parking de la gare SNCF de Pertuis ? Pourquoi avoir créé cette ligne CPA concurrente au train ?

Mme JOISSAINS-MASINI

Tout simplement parce que la ligne de car est demandée par tout le monde : Peyrolles, Meyrargues, St Paul de Durance, Jouques... Les habitants de ces communes demandent à ce qu'il y ait une ligne régulière de car qui leur permette de se rendre au travail ou à leur lieu de loisir. La CPA n'est pas là pour faire concurrence au train, mais pour apporter un service. Le service de la ligne Réseau Ferré de France n'est pas suffisant : cette ligne n'est pas assez rapide.

Pourquoi ne pas s'harmoniser avec Réseau Ferré de France ? Oui, mais à condition d'offrir le même service. Le car s'arrête dans les petites communes, ce qui n'est pas toujours le cas des trains. Il faut faire une véritable coordination avec les communautés d'agglomération, pour qu'il n'y ait pas de doublon. Le doublon, c'est de l'argent public gaspillé. Quand on dépense de l'argent public, il faut bien le dépenser. Peut-être que cette ligne Aix-Pertuis n'était pas la première à organiser.

Olivier KLEIN

Quelqu'un a-t-il des éléments sur les questions de complémentarité entre les autocars et les trains ?

Luc PAGANI, association Venelles Environnement

Dès l'ouverture de la ligne Pertuis-Aix-Marseille en 2001, nous avons demandé l'ouverture d'une halte à Venelles, mais nous ne l'avons toujours pas. Aujourd'hui, les trains circulent souvent à vide.

Moi, je fais du co-voiturage Venelles-Marseille avec les Pertuisiens. Je connais bien le problème des transports. S'il n'y a pas d'arrêt à une gare comme Venelles, on ne remplira pas les trains. En plus, il y a un problème de fréquence et de régularité des fréquences. Il en va de même pour ceux qui font Toulon-Marseille. Souvent, ils se retrouvent le soir assis dans leur TER et, comme le train ne part pas, ils sont obligés de prendre le taxi. Souvent aussi, ils sont obligés de faire du co-voiturage. Compte tenu de la carence en transports collectifs, le co-voiturage reste la meilleure solution. Malheureusement, ce n'est pas celle qui résoudra le problème de la circulation automobile.

Quand on nous promet pour 2020 un réseau TER très dense, j'ai des doutes. Quand je vois la difficulté à faire ouvrir une halte sur un village comme Venelles, alors que tous les intervenants, Réseau Ferré de France, SNCF, la CPA, la commune, le Conseil régional étaient d'accord pour faire ouvrir cette halte, je suis très pessimiste sur ces promesses.

Olivier KLEIN,

Avez-vous des éléments sur la fiabilité des TER ?

Pierre SARACINO, Directeur délégué TER, SNCF Région de Marseille

Les problèmes de régularité sont importants dans la région, en raison notamment de la saturation des infrastructures et des gares. Le taux de régularité dans la région est de l'ordre de 82 % : cela veut dire que 18 % des trains qui arrivent avec plus de 5 minutes de retard. Pour améliorer la régularité, l'une des solutions est d'améliorer les infrastructures. C'est ce qui est prévu dans le contrat de plan. De plus, la création d'une LGV, si elle permet de libérer les infrastructures actuelles, doit permettre une augmentation de la fréquence des TER et de leur fiabilité.

Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA

Certes, les infrastructures ferroviaires coûtent très cher, mais elles apportent également un bénéfice aux populations : moins de pollution, moins de consommation d'espace, moins de stress, moins d'accidents de la route, etc. Il faut appréhender la problématique de manière globale pour avoir une position juste et claire. L'augmentation des impôts peut se comprendre, parce qu'il y a concomitamment des coûts humains qui diminuent dans d'autres domaines. Il faut faire des choix. Il faut que les engagements pris par l'Etat dans le contrat de plan Etat-Région soient respectés, pour que l'on puisse être dans les temps. Il faut que l'ensemble des partenaires respectent leurs engagements.

Quelle politique régionale en matière de développement des TER ?

Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA

Cette question me permet de revenir sur la politique menée par le Conseil régional depuis 98. La région, depuis le début de l'expérimentation de la décentralisation des TER, a mené une politique particulièrement active de développement de l'offre : de moins de 280 trains quotidiens sur l'ensemble du territoire il y a 7 ans, nous sommes à plus de 530 aujourd'hui et nous comptons

développer encore cette offre. La croissance du trafic (+ 60 %) a été un peu supérieure à la croissance de l'offre. Cette évolution de l'offre a été rendue possible parce qu'il y avait encore des capacités résiduelles sur l'ensemble du réseau d'infrastructures. Ainsi, nous sommes passés sur la section Cannes-Nice de 57 trains avant 1998 à 80 aujourd'hui, sur la section Toulon-Les Arcs, nous sommes passés de 12 à 24 trains, entre Marseille et Toulon, de 48 à 64, entre Gap et Valence, de 2 à 10, entre Marseille et Miramas, de 23 à 46.

Mais aujourd'hui, pour beaucoup de sections de ligne, la progression du nombre de TER dans l'état actuel des infrastructures n'est plus possible.

Conscient de ces évolutions, lors de la négociation du contrat de plan Etat-Région, nous avons placé le développement des TER comme l'une des premières priorités de ce contrat. C'est ainsi que nous avons prévu de financer et de réaliser 5 projets majeurs :

- l'ouverture de la ligne Cannes-Grasse, sur laquelle des trains circulent depuis dix jours ;
- la 3^{ème} voie Antibes-Nice
- une 3^{ème} voie Marseille-Aubagne ;
- le doublement partiel de la ligne Aix-Marseille ;
- la réalisation d'une liaison entre Avignon centre et Avignon TGV ;

Trois de ces projets sont aujourd'hui l'objet de décisions de financement et vont pouvoir entrer dans des phases actives de réalisation.

L'objectif de la région pour ces lignes à trafic dense comme d'ailleurs en périphérie de l'agglomération marseillaise vers Rognac ou Miramas ou sur la ligne de la Côte bleue vers Martigues est d'avoir des dessertes rythmées et si possible cadencées selon des intervalles de 10 à 20 minutes selon les capacités techniques des lignes et la compatibilité des différents trafics coexistants sur ces lignes (TGV, grandes lignes et fret).

Au-delà de ces projets, il existe dans la région de nombreuses lignes soit fermées à tout trafic soit seulement ouvertes au trafic fret. Je citerai pour mémoire les lignes Avignon-Carpentras, Carnoules-Gardanne, Aix-Rognac, Pertuis-Cavaillon, Aubagne-Bandol. Certaines de ces lignes, comme Avignon-Carpentras, Carnoules-Gardanne ou Pertuis-Cavaillon, ont déjà fait l'objet de réflexions préliminaires quant à leur réouverture. Le coût de remise en service est élevé, mais la croissance du trafic automobile et la quasi-impossibilité dans laquelle nous sommes de réaliser de nouvelles infrastructures routières desservant nos agglomérations conduisent les différents acteurs de la puissance publique à envisager la réouverture progressive de chacune de ces lignes. Nous nous attacherons en tout état de cause à ce que ce patrimoine ferroviaire soit préservé, de telle sorte que, lorsque des décisions seront prises, accompagnées de financements, les réalisations pourront s'engager rapidement comme cela a été le cas pour la ligne Cannes-Grasse ou Pertuis-Meyrargues.

La réalisation de capacités ferroviaires supplémentaires dédiées aux TGV permettra à la région, le moment venu, de développer l'offre TER sur les voies classiques grâce aux capacités dégagées par les TGV transférés sur les voies nouvelles.

Au-delà de ces liaisons, le rôle de la Région, au travers des TER, ne s'arrête pas à la seule desserte de proximité. Nous avons été amenés, notamment lors de la mise en place du TGV Méditerranée, à recomposer complètement l'offre intercity dans la Vallée du Rhône. En effet, l'ouverture de la ligne nouvelle entre Valence et Marseille a conduit la SNCF à supprimer la totalité de ces trains grandes

lignes desservant les villes moyennes de Valence, Avignon, Arles, Miramas, Orange et Montélimar. Il était indispensable de reconstituer une offre entre Lyon et Marseille. C'est ce que nous avons fait avec la région Rhône-Alpes. Ainsi, 8 allers et retours entre Lyon et Marseille ont été mis en place. Il en a été de même entre Marseille et Nice, où la transformation d'un certain nombre de trains grandes lignes accessibles à tous en TGV, avec des limitations d'accès draconiennes et des obligations de réservation coûteuses, nous a conduits à créer un certain nombre d'allers et retours quotidiens qui s'intègrent dans la trame des TER, des TGV et des trains de grandes lignes.

Au-delà, je rappellerai que la complémentarité TER et TGV n'a pu être mise en service que dans les gares traditionnelles de Marseille St Charles, de Cannes et de Nice car Aix TGV et Avignon TGV ne sont pas raccordées au réseau TER.

Nous souhaitons que les nouvelles gares LGV soient placées à l'intersection des lignes existantes, de façon à assurer une complémentarité entre les réseaux, ce qui nous paraît indispensable au succès tant du TGV que du TER. Face à cette situation, comme c'est le cas à Aix TGV, nous avons créé des liaisons de façon à permettre au département des Alpes-de-Haute-Provence de bénéficier des effets du TGV en mettant en place des dessertes routières rapides desservant Manosque et Digne. De même, les Hautes-Alpes ont bénéficié, comme je le rappelais tout à l'heure, d'une augmentation de la desserte à partir de Valence Ville ou de Valence TGV.

Au-delà de cette politique de développement de l'offre, nous avons mis en œuvre un certain nombre d'actions dans le domaine tarifaire. Dans le domaine de la modernisation des gares, nous avons anticipé les nouvelles obligations en matière d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite).

Le travail de recomposition de la desserte TER tant de proximité qu'intercité a montré la capacité de la région – je dirais même des régions puisque le travail dans la Vallée du Rhône a été fait en partenariat avec la région Rhône-Alpes – à constituer des dessertes de qualité répondant aux besoins des usagers, même s'il y a encore beaucoup de progrès à faire.

Dans le cas de la LGV PACA, quelle part devons-nous prendre quant aux dessertes TGV TER intercité ? Il est bien évident que cette nouvelle infrastructure, qui mettra Nice à un peu plus d'une heure de Marseille, changera profondément la donne. Quelle place sera laissée à la desserte régionale dans la mesure où la SNCF annonce déjà un nombre de dessertes quotidiennes relativement important ? Il conviendra, comme nous l'avons fait en 2001 avec le TGV Méditerranée, de mener un travail de fond pour offrir aux habitants de PACA les meilleures conditions de déplacement tant à l'intérieur de la région que vers l'extérieur. Aujourd'hui, subsistent encore trop d'incertitudes voire d'inconnues pour dire quel sera le rôle de la région dans ce domaine.

Table ronde et débat avec le public

Olivier KLEIN

Nous allons commencer maintenant la table ronde et le débat avec la salle.

Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le Train Avenir du Centre Var

J'ai été très choqué par les propos de Monsieur Crozet qui a osé affirmer – heureusement, nous n'avons pas de kalachnikov – que le train coûte cher. A-t-il calculé le coût complet d'un déplacement en voiture, en prenant en compte le coût pour la société des personnes qui finissent handicapées, les pensions qui sont versées par la sécurité sociale, les méfaits de la pollution, etc. ?

Yves CROZET

Je suis venu sans gilet pare-balles, parce que je pensais que ce n'était pas nécessaire dans cette région !

Cher monsieur, je connais les coûts externes et je les évalue. Je ne vous ai pas dit qu'il fallait arrêter le ferroviaire parce que ce mode de transport coûte cher. Je vous ai dit qu'il fallait développer le ferroviaire, en dégradant les conditions de circulation routière. Pour que les trains ne circulent pas à vide, il est indispensable de remettre en cause les libertés laissées aux automobilistes. Nous sommes bien d'accord. Si vous réduisez les accidents de la circulation grâce au développement du train, le gain sera pour la sécurité sociale, mais le coût du ferroviaire sera pour vous. Le transfert aux régions de la responsabilité des trains s'est fait avec certains budgets. Chaque fois que l'on veut développer des trains nouveaux, ce n'est pas compris dans le transfert entre l'Etat et les régions.

Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier

Je fais depuis près de dix ans le trajet Puyloubier-Marseille quotidiennement : je parle en connaissance de cause sur cet itinéraire. Je voudrais revenir sur les questions posées par les Venellois. Les intervenants sont multiples : le Conseil régional sur le ferroviaire, le Conseil général sur le routier, l'intercommunalité avec la CPA, Réseau Ferré de France et la SNCF. On a complexifié les choses et l'enjeu aujourd'hui, c'est d'organiser la complémentarité. Pour ce faire, il faut procéder dans l'ordre. Je vais citer simplement deux exemples.

Comme le disait Monsieur tout à l'heure, la ligne Aix-Pertuis ne fonctionne pas parce que Aix-Pertuis par le fer ne concurrence pas la voiture. Aix-Pertuis fonctionnera le jour où, lorsqu'on arrivera à Aix, on pourra aller à Marseille.

Autre exemple, dans le cadre de la CPA, une ligne a été mise en place autour de la Ste Victoire. Cette ligne de transport routier dénommée la Victorine était normalement dédiée au tourisme. Elle fonctionnait le vendredi, samedi et dimanche et l'on s'est aperçu qu'elle impactait totalement le déplacement domicile-travail des Puyloubiérais. Cette ligne ne sert que sur Puyloubier-Aix. Si demain, il y a une correspondance à Aix pour Marseille, la Victorine sera encore plus efficace pour aller à Marseille.

Cela fait 30 ans que l'on parle d'un véritable TER entre Aix-Marseille. Aujourd'hui, il faudrait qu'on s'active sur le sujet. Le président du Conseil général a débloqué des fonds pour inciter l'Etat à débloquer ses financements.

Pour finir, je voudrais m'adresser au président de l'association Le Train Avenir du Centre Var, pour lui dire qu'il est illusoire de vouloir ouvrir la ligne Carnoules-Gardanne avant qu'Aix-Marseille fonctionne : Aix-Marseille est la priorité.

Pierre SARACINO

La ligne Pertuis-Aix va jusqu'à Marseille. Actuellement, nous rencontrons des problèmes de fréquence et de qualité de service sur cette ligne et nous comptons beaucoup sur les travaux d'amélioration de Marseille-Aix prévus au contrat de plan pour améliorer Marseille-Aix-Pertuis.

Jean-Claude PERNOUD

Nous demandons que la région arrête de rejeter la faute sur l'Etat. C'est vrai : c'est de la faute à l'Etat, mais à partir du moment où la région est responsable des transports régionaux, il faut tirer un trait sur l'Etat. La région Rhône-Alpes a décidé de ne laisser dans le contrat de plan que la ligne entre Valence et Grenoble et de prendre en charge tous les autres problèmes de transports régionaux.

J'ai demandé au président Vauzelle, à la dernière réunion du comité de transport à la région, d'augmenter les impôts régionaux. Si cela correspond à des réalisations (lycées, lignes, etc.), nous ne sommes pas opposés à payer des impôts.

Enfin, si la sécurité sociale est en déficit, on augmente nos impôts pour combler le trou. Si par hasard la sécurité sociale retrouvait des comptes en équilibre, nous aurions moins d'impôts à payer de ce côté. De toute façon, c'est toujours nous qui payons, que ce soit au niveau de la commune, du département, de la région ou de l'Etat

Maurice WELLHOFF, directeur du Centre permanent d'initiation à la forêt à Peyrolles

Je voudrais intervenir sur la complémentarité TGV/TER. J'ai accompagné mon fils à la gare TGV d'Aix et j'ai vu un semi-remorque qui emportait à la fourrière des véhicules qui étaient garés à l'extérieur du parking, parce qu'il n'y avait plus de places sur le parking.

Il n'y a pas suffisamment de liaisons entre la gare TGV et le TER. Pour prendre le TGV à Aix en direction de Paris ou de Lyon, on est quasiment obligé d'aller jusqu'à la gare en voiture. Quand on habite dans le Val de Durance, il faut aller en voiture à Aix, puis prendre une navette, en courant le risque que cette navette soit coincée dans les embouteillages. Quand la gare TGV d'Aix a été créée, il avait été prévu dans le projet une voie en site propre pour les autobus. Nous l'attendons toujours !

Je propose d'une part que les gares de la LGV PACA soient dans les centres-villes ou sinon, qu'elles soient bien desservies par des transports en commun efficaces.

Je propose d'autre part, que pour encourager les gens à prendre les trains intercités entre les agglomérations de la région, ils bénéficient de réductions.

Pierre SARACINO

Je voudrais répondre sur la localisation des gares. Le souhait de la SNCF est que les gares nouvelles soient situées à la l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique et que les gares nouvelles soient desservies par des TER, qui seront soit en correspondance avec les TGV soit avec une fréquence telle que la correspondance ne sera pas nécessaire.

Mme JOISSAINS-MASINI

Je réponds sur la D9. Il faut une coordination entre les territorialités et Réseau Ferré de France, ne serait-ce que pour l'emplacement des gares et pour les liaisons : c'est exactement ce que je disais tout à l'heure.

Sur la D9, une déclaration d'utilité publique (DUP) a été cassée en Conseil d'Etat sur revendication des riverains. Cette DUP est en train de se remettre en place au niveau du Conseil général, puisque c'est lui qui a la maîtrise d'ouvrage. Nous sommes en train de faire en sorte, avec le Conseil général, que le tracé retenu corresponde aux desiderata du plus grand nombre, parce que si on repart sur un tracé qui mécontente les riverains, cela risque de durer longtemps. Il est dommage que cette gare magnifique ne puisse pas servir comme elle le pourrait par manque de coordination.

Jusqu'à présent, c'était le Conseil général qui assumait le transport. Nous sommes en train de négocier pour soit mettre en place les lignes que nous voulons sans mécontenter le Conseil général soit mettre en place une coordination entre nos deux collectivités territoriales. Comme c'est la seule ligne qui n'est pas déficitaire, elle attire des convoitises. Aujourd'hui, nous ne sommes pas les seuls exploitants et nous devons faire attention à la concurrence. C'est une concurrence entre territorialités, c'est dommage. J'espère que cela va cesser rapidement. Des négociations sont en train de se mettre en place, mais sachez que le Conseil général et la CPA sont soucieux de faire en sorte que cette ligne fonctionne pour le plus grand bien des voyageurs.

Claude JULLIEN, président de la FNAUT-PACA

La ligne de car entre Aix-TGV et Aix Ville est satisfaisante, puisque la RDT 13 propose un service qui garantit qu'à chaque TGV, il existe un autocar. Même si un TGV a une heure de retard vers minuit, la RDT 13 s'est engagée à mettre un car à l'arrivée du TGV à condition qu'elle soit prévenue, ce qui n'est pas toujours le cas malheureusement.

Je voudrais mettre en garde Mme Joissains. La CPA est peut-être en train de jouer aux apprentis sorciers. Actuellement, la ligne Aix Ville-Aix TGV est un maillon d'une ligne plus complète qui va jusqu'à Marignane. Il y a un rapport de 1 à 10 entre la branche Aix Ville-Aix TGV et Aix TGV – Marignane. La branche Aix TGV - Marignane est très déficitaire alors que la branche Aix TGV – Aix Ville est relativement équilibrée. Si la ligne Aix TGV-Aix Ville passe sous la coupe de la CPA, on risque de plomber le reste de la ligne. Il se passe rigoureusement le même phénomène sur Aix-Salon via Lambesc. La CPA va jusqu'à Lambesc. Entre Aix et Lambesc, il y a un trafic de car qui est relativement élevé. Par contre, de Lambesc à Salon, il y a nettement moins de voyageurs. On en arrive au paradoxe suivant : il y a deux appels d'offres pour Aix-Lambesc et pour Lambesc-Salon et les deux tronçons ont été remportés par la RDT 13. Celle-ci va devoir mettre un car aux couleurs de la CPA entre Aix et Lambesc, puis les voyageurs descendront à Lambesc pour prendre un autocar aux couleurs du département jusqu'à Salon.

Mme JOISSAINS-MASINI

Je vous remercie pour la leçon que vous venez de me donner. J'ai simplement dit que la CPA et le Conseil général étaient en négociation, parce que le service est insuffisant. Les Aixois sont nombreux à le dire. Je n'ai pas l'intention de « tirer » sur la RDT 13, car ce qui importe, c'est le confort des voyageurs. Je vois, à vos propos, que vous n'êtes pas quelqu'un de conciliant. J'ai simplement dit qu'il fallait mettre en place un service qui réponde aux besoins et qu'il fallait s'entendre pour que les lignes ne soient pas déficitaires. Si vous mettez en place le service qui répond aux besoins des voyageurs, nous ne mettrons pas en place une ligne déficitaire qui est payée par la taxe sur les transports. Je pense que Monsieur Chorro, vice-président aux transports, qui mène les négociations, pourra entrer dans le détail mieux que moi.

Michel CHORRO, vice-président aux transports, communauté du pays d'Aix

Vous avez dit que sur Salon et Aix, l'appel d'offres a été remporté par la RDT 13. C'est d'autant plus facile de réguler les horaires que nous avons affaire au même transporteur. Pour ce qui concerne la ligne Aix TGV, le Conseil général s'est précipité sur une ligne bénéficiaire et florissante. L'idée lui a pris de venir sur notre territoire sans demander notre autorisation. Nous avons engagé sur notre territoire des négociations avec le Conseil général qui n'ont pas été faciles. Nous sommes arrivés à un accord, mais nous avons développé considérablement le trafic entre Aix TGV et Aix Ville. Par contre, Marignane ne fait pas partie de notre territoire. Cependant, nous avons engagé depuis un mois des négociations avec le Conseil général de manière à harmoniser l'articulation entre Aix TGV et Marignane. Nous, nous défendons notre territoire. Après, le Conseil général défend le sien. Nous ne voulons pas renflouer le Conseil général alors que, quand il y a eu des transferts de compétences, le Conseil général ne s'est pas gêné, dans le cadre des transports scolaires, pour nous enlever 8 % de la dotation globale qu'il nous donnait avant. Les négociations sont difficiles, mais nous avançons progressivement.

Monsieur ARNAUD, association territoire du Pays salyen

Certains d'entre vous connaissent les travaux que nous avons réalisés, avec l'accompagnement de la région, pour sensibiliser les populations de notre territoire à la desserte ferroviaire de Velaux, afin de participer à la contribution de la collectivité à réduire le trafic automobile. Nous souhaitons que soit mise en place une intermodalité avec les 3 autres communes de ce bassin de vie – La Fare les Oliviers, Coudoux, Ventabren – de 25 000 habitants. De plus, pour donner corps à notre démarche, nous l'avons placée dans les grands enjeux de déplacement local, qui est notamment le circum ferroviaire Aix-Marseille-Vitrolles.

Permettez-moi d'interpeller Monsieur Saracino qui a été informé très tôt de ce dossier. Il y a, dans la partie technique, des pieds qui traînent pour apporter des informations techniques à nos maires et à nos élus. Je serais très heureux, Monsieur Saracino, si vous pouviez communiquer à Mme Joissains et à Mme Skrivan les difficultés techniques que vous rencontrez pour ouvrir la ligne Aix-Marseille-Vitrolles. C'est le seul tronçon qui fait blocage à ce fameux circum ferroviaire qui touche 1,2 million de personnes.

Olivier KLEIN

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que le projet est à l'horizon 2020 : nous ne sommes pas là que pour parler uniquement des problèmes d'aujourd'hui.

Pierre SARACINO

La SNCF, dont le métier est de faire prendre le train à un maximum de personnes, est intéressée par tout ce qui peut permettre d'étendre le réseau ferré. C'est le cas pour cette ligne. Cela dit, on ne peut pas mélanger les responsabilités : je n'ai pas la responsabilité de la réouverture d'une ligne. Si je peux participer à une demande technique, je le fais, mais la responsabilité de la réouverture revient au gestionnaire d'infrastructures Réseau Ferré de France avec les autorités publiques qui souhaitent intervenir sur ce dossier.

Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le Train Avenir du Centre Var

Je voudrais apporter une précision au maire de Puyloubier. Une étude est actuellement conduite par Monsieur Ambrosi, du Conseil général 13, concernant une intermodalité dans le secteur de l'Arbois. Si la Carnoules-Gardanne est connectée à Aix TGV, cela permettra d'avoir des TER directs par la ligne grande vitesse jusqu'à Marseille, sans passer par la ligne traditionnelle dont on attend le doublement en divers endroits. Par ailleurs, si la Carnoules-Gardanne est rouverte et électrifiée, les TGV qui font Paris-Nice direct (2 le matin et 2 le soir) pourront passer par Carnoules-Gardanne, libérant ainsi des sillons sur la ligne littorale. Le problème, c'est que le préfet de région nous mène en bateau pour une réunion de travail et de concertation, et la région, même si aujourd'hui, elle nous a envoyé une « fleur » pour la représenter, a été très absente depuis le début de la commission du débat public. C'est au niveau de la région que la décision doit se prendre.

Moi, je voudrais remercier la commission du débat public. On a pris conscience de beaucoup de choses et surtout, on a pris conscience qu'il faudrait qu'on ait une espèce de commission du débat public permanente au niveau de la région, qui permettrait au monde associatif et aux particuliers d'échanger et de pousser nos élus à agir au plus vite. En effet, plus on attend, plus cela coûtera cher.

Monsieur ARNAUD, association territoire du Pays salyen

J'ai bien noté la réponse positive de la SNCF à une demande d'information technique. Cela signifie que je peux mobiliser la population de mon village face aux propositions d'un maire, face à la position de la communauté de communes de Salon qui ne bouge pas, afin qu'elle puisse œuvrer avec ses deux communautés de communes voisines, Marseille et Aix, pour rouvrir cette voie.

Pierre SARACINO

Nous serons toujours coopératifs, mais n'oubliez pas que cette ligne est propriété de Réseau Ferré de France.

Monsieur ARNAUD, association territoire du Pays salyen

J'ai bien entendu. Je m'adresse à Mmes Joissains et Skrivan. Mesdames, acceptez-vous de nous recevoir, nous qui représentons 800 familles sur 2600, afin de parler de cette ouverture de voie de chemin de fer, parce que, dans trois mois, comme nous nous y sommes engagés auprès de la région, nous relançons une opération publique afin de sensibiliser la population à l'ouverture de la voie de chemin de fer.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

Je voudrais apporter des explications sur la manière dont Réseau Ferré de France mène un projet. Il faut partir d'une demande de service. Sur Aix-Marseille-Gardanne, la demande de service était de 3 trains par heure. La question a été posée à Réseau Ferré de France de savoir si la ligne existante était capable de rendre ce service. Il y a un certain nombre d'intervenants dans le cadre d'une ouverture de ligne :

- une autorité organisatrice de transport, qui définit un besoin ;
- un transporteur, qui est aujourd'hui la SNCF ;
- Réseau Ferré de France, qui apporte la réponse technique de l'infrastructure à partir des éléments de programme fournis par l'autorité organisatrice de transport.

Nous sommes prêts à travailler sur tout développement du réseau ferroviaire.

Mme JOISSAINS-MASINI

Je voudrais répondre à votre désir de dialogue. Quand nous avons lancé avec Marseille l'appel à projet métropolitain, les autres intercommunalités du département ont été interpellées. J'ai reçu des demandes de rencontres des autres intercommunalités. J'ai rencontré le maire de Fos il y a deux jours. Je vais rencontrer sous peu le maire de Salon. Aix-Rognac est à mes yeux une priorité. Cette ligne dessert les zones d'activité très importantes de Vitrolles, Septèmes, Cabriès, Aix, où vont travailler 80 000 personnes tous les jours.

Pierre QUILLIET, Association des voyageurs du Moyen Var

Si vous envisagez d'implanter une gare à Cuers, vous allez détruire 100 ha de terres agricoles. Par ailleurs, je vois mal comment vous allez mettre un TER qui va de Cuers à Hyères ou à La Seyne. Enfin, les bus pour St Tropez partiront-ils de Cuers pour les Parisiens ou de la gare centrale pour les Toulonnais ? La meilleure solution, c'est de s'arrêter à la gare du centre ville, qui permet une intermodalité avec les bus urbains, les autocars départementaux, les TER vers Hyères, les Arcs, Marseille, etc.

Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Avec la LGV, on va augmenter la capacité, on va augmenter la fréquentation, mais tout cela va se faire en 2020. Cependant, compte tenu de la situation actuelle de retard, on ne pourra pas attendre

2020 ! On en parle depuis longtemps, mais on ne voit pas grand-chose se faire. Il faut donc réfléchir sur la cohérence entre ce que l'on va faire maintenant et la future arrivée de la LGV : il faut avoir tous en tête le scénario le meilleur pour organiser le fonctionnement métropolitain des TER et l'arrivée du TGV.

Par exemple, laisser des fonctionnalités dans Marseille, dans le centre de Toulon, alors qu'on sait les difficultés que l'on a à Aix-en-Provence pour organiser l'intermodalité avec l'aéroport d'Aix-Marseille, les problèmes de Marseille, où l'on a peur d'un nœud ferroviaire. Passer par Marseille, c'est très difficile actuellement : on est au bord de la saturation.

Aujourd'hui, dans des solutions qui proposent des shunts de ces nœuds ferroviaires et qui vont permettre aux TER de fonctionner alors que la LGV pourra passer... Il faut rester dans les centres-villes : à St Charles, c'est à partir de là que se diffusent la desserte en étoile des villes alentours.

Il faut avoir des solutions que l'on applique tout de suite et qui s'insèrent dans le schéma futur : c'est le cas de la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne.

Je voudrais évoquer pour finir le coût. Quand on additionne le coût de tout ce dont on vient de parler, on tombe sur des sommes astronomiques. Il faudra faire des choix, et ce sera très difficile. Chaque fois que vous faites un investissement, le fonctionnement derrière coûte de plus en plus cher et diminue les capacités d'investir. Je crois que les partenariats public-privé seront indispensables. Il me semble que le privé devrait pouvoir financer au maximum la LGV et qu'il faudrait garder l'argent public pour organiser nos TER.

Daniel CHEREF, ADSR

La région a un retard de 30 ans, selon l'estimation des spécialistes de Réseau Ferré de France, dans les transports collectifs, avant tout parce qu'il n'y a pas d'harmonisation et de coordination entre les différents acteurs.

Premièrement, depuis l'origine, la gare de l'Arbois est conçue pour être connectée à un transport collectif sur rail de type TER ou tramway. Actuellement, il n'y a aucun projet. Quand ce raccordement sera-t-il fait ? Je sais que la CPA travaille sur un projet de liaison rapide de type tramway sur le secteur.

Deuxièmement, j'ai entendu parler du doublement de la ligne entre Marseille et Aix-en-Provence. Le transport collectif ne fonctionne que s'il est attractif. Le transport entre Aix-en-Provence et Marseille ne sera pas attractif. Comment peut-on justifier tous les investissements qui vont se faire, sachant que les temps de parcours des navettes seront égaux ou légèrement supérieurs ?

Troisièmement, je connais peu d'agglomérations qui ont empêché les gens d'utiliser leur voiture. La seule manière d'inciter l'utilisation des transports collectifs, c'est d'avoir un outil performant qui draine les zones actuelles ou futures d'habitat et d'activités économiques, sur les axes structurants.

Quand les collectivités territoriales sur notre secteur (la CPA, MPL, la région et le département) se mettront-elles autour d'une table pour mettre tous leurs dossiers à plat et travailler de façon transparente pour aménager notre territoire ? Nous avons 30 ans de retard !

Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Les deux communautés d'Aix-en-Provence et Marseille ont commencé à mettre en œuvre cette nouvelle gouvernance. Si les communautés s'entendent, ce sera d'autant plus facile pour Réseau Ferré de France de réaliser cette ligne. Je vous rappelle qu'il y a dix ans, les désaccords des collectivités locales ont conduit à ce que la ligne ne se fasse pas. L'aire métropolitaine est en marche : c'est une notion sur laquelle il faut s'appuyer pour aller de plus en plus loin dans la gouvernance commune.

Mme JOISSAINS-MASINI

L'appel à projet métropolitain nous a permis d'être l'une des six régions éligibles et donc d'espérer des fonds d'Etat. Nous avons un retard d'aménagement du territoire de 30 ans : vous avez raison. Les intercommunalités vont au-delà des options politiques. Aubagne, Aix et Marseille ont conclu un accord il y a deux ans. Aubagne ne se trouvait pas dans l'appel à projet métropolitain, parce qu'il y a un problème avec le préfet concernant l'élaboration du pourtour de son SCOT, mais dans l'esprit, nous sommes tous d'accord. Aujourd'hui, Aix et Marseille qui n'ont jamais fonctionné ensemble commencent à fonctionner ensemble très fortement, et cela ne va pas rester lettre morte. Si nous avons conclu cet accord et si nous avons fait appel à l'Etat, c'est que nous avons envie d'aller très loin.

Sur le territoire, il y a deux gros problèmes : le problème des transports et le problème de l'habitat. L'un ne va pas sans l'autre. Si nous voulons continuer à créer de la richesse et maintenir l'emploi sur notre territoire, nous avons besoin de transports rapides, parce que seuls les transports rapides permettront de libérer des territoires pour tuer la pression foncière. Sur Aix-en-Provence, les personnes qui ont des revenus modestes ne peuvent plus se loger. Pour nous, la préoccupation, ce n'est pas 2020, c'est demain. Autrement, les entreprises vont quitter notre territoire et il ne nous restera plus que les yeux pour pleurer. Moi, je ne me situe pas dans une optique de 2020. Au plan local, il faut aller très vite : c'est pourquoi nous avons uni nos efforts.

Fleur SKRIVAN

Sur le doublement partiel de la ligne Aix-Marseille, la région a pleinement joué son rôle pour permettre la réalisation de ce projet. Elle a voté les crédits prévus au contrat de plan. L'ouverture est prévue en 2008. Un comité de ligne Aix-Marseille s'est réuni il y a peu et va se réunir prochainement. Pendant les travaux, nous allons travailler à la mise en place d'un système de transport de substitution par la voie routière.

Cyril DI MÉO, conseiller municipal Vert d'Aix-en-Provence

J'ai écouté avec intérêt Monsieur Crozet.

Il a dit que, pour favoriser les transports en commun, il fallait décourager la voiture. Pourquoi Madame Joissains a-t-elle augmenté le nombre de places de parking ?

Monsieur Crozet a dit qu'il fallait favoriser l'intermodalité. Pourquoi le projet de gare routière ne sera pas commun avec la gare SNCF ?

Monsieur Crozet a dit que penser les transports impliquaient de penser à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Pourquoi Mme Joissans a-t-elle dit en conseil municipal que le plan local d'urbanisme ne serait bougé qu'en 2008 ?

Par ailleurs, je voudrais évoquer l'intermodalité. La gare de l'Arbois est une catastrophe, parce qu'elle génère un flux de voitures individuelles qui vampirisent le territoire. Il faut empêcher que Cuers ne devienne l'Arbois du Haut Var : si l'on veut un aménagement du territoire, il faut que les nouvelles gares de TGV soient des gares de centre ville. A Aix TGV, on nous a promis une liaison avec le centre ville et on l'attend toujours. Il en est de même à Avignon TGV.

Yves CROZET

Vous mettez le doigt sur un problème qui est assez délicat. Nous sommes dans des situations de double contrainte. La logique du développement économique, c'est le développement de la mobilité et de l'accessibilité. Si, d'un coup de baguette magique, vous aviez des trains qui vous emmènent à Lyon ou à Nice en une demi-heure, cela augmenterait votre capacité à trouver un emploi adapté, et ce serait merveilleux. En même temps, on se rend compte que cette multiplication des capacités nous complique la vie, pose des problèmes de pollution, de consommation de l'espace. Il faut bien comprendre que l'on ne peut fonctionner ni avec la haine de l'automobile ni avec l'idée que la seule contrainte sur la mobilité va résoudre tous les problèmes.

Quand vous dites qu'aucune ville n'a contraint l'automobile, vous vous trompez. En Europe du nord, en Suisse, à Grenoble, on a contraint l'automobile. Ce qui est en discussion, c'est de savoir quel type de mobilité on va autoriser et quel type de mobilité on va contraindre.

Le TGV est un vrai casse-tête. Si l'on fait passer le TGV dans toutes les gares centrales, ce n'est plus un TGV. Entre Lyon et Paris, il n'y a pas pratiquement pas d'arrêt. Vous avez un effet tunnel et vous plombez ceux qui sont au milieu. La logique du TGV n'est pas de s'arrêter dans toutes les gares. Ils l'ont fait en Allemagne, mais les villes sont suffisamment éloignées. Compte de la géographie de la France, le TGV doit fonctionner à grande vitesse. Quand une gare se crée, comme à Aix et demain à Toulon, vous avez une desserte à organiser. On ne peut pas refuser l'arrivée du TGV, mais en revanche, il faut se poser des questions très précises sur la desserte. A Besançon TGV, ils ont mis en place des systèmes de bus et de taxi à la demande pour desservir la gare TGV.

Mme JOISSAINS-MASINI

Il ne s'agit pas d'avoir la haine de l'automobile, mais d'apporter une offre complémentaire et suffisamment attractive pour que l'automobiliste délaisse sa voiture pour le transport en commun. Monsieur Di Méo, je pense, et 40 personnes au conseil municipal le pensent aussi, que la création de parkings va permettre aux automobilistes de laisser leurs véhicules et de libérer le centre-ville. Lorsque tous les parkings auront été mis en place, nous rendrons la ville piétonne. Nous avons mis en place des sites propres sur Aix-en-Provence. Cela n'a pas été facile, car les automobilistes avaient pris des habitudes. Les personnes qui m'avaient précédé à la municipalité n'ont pas tenu le coup. Au bout de deux mois, elles ont remis en cause les sites propres qu'elles avaient dessinés.

Nous, nous avons tenu et nous avons eu raison, puisque le site propre à Aix-en-Provence fonctionne.

S'agissant de la gare routière, il nous a fallu du temps pour délimiter son pourtour. C'est en cours. Je pense qu'elle va sortir en 2007 et 2008, mais il faudra un cofinancement avec le Conseil général. Je pense qu'il n'y aura pas de problème. En 2009, la gare routière se situera à côté de la gare de centre-ville, avec une liaison avec la gare du centre ville.

Le PLH ne peut être mis en place que si nous faisons baisser la pression foncière : pour ce faire, il faut que les 34 communes du pays d'Aix-en-Provence soient reliées par des transports en commun fiables et abordables.

Enfin, nous sommes désireux de mettre en place un site propre sur l'Arbois, mais nous ne pouvons pas le faire actuellement, parce que la route est déjà saturée de voitures. Si nous nous battons pour que le tracé de la D9 soit mis en place le plus rapidement possible, c'est parce que nous avons dans l'esprit de mettre en place un site propre et nous avons mis à l'étude un tramway qui pourrait nous permettre de relier l'Arbois beaucoup plus facilement que par autocar.

Mireille de PORTALON d'ESPAGNET

J'habite le Var et je travaille sur Aix. Je suis venue ici pour un débat sur la LGV et je n'entends parler que des TER. Il est vrai que nous manquons cruellement de TER, notamment entre Aix et Marseille, mais le projet qui est à l'ordre du jour est celui de la LGV PACA. Pour l'instant, cette LGV va rapprocher non pas Nice et Toulon de Paris mais les Parisiens de Nice ! C'est ce qui transparaît dans tous les documents qui sont mis à disposition. Les Provençaux ont le sentiment de devenir le jardin de l'Europe : il faut que les touristes viennent chez nous le plus vite possible, quitte à dégrader nos sites magnifiques de la Ste Victoire, de la Ste Baume, des Monts Aurélien !

Olivier KLEIN

Je rappelle que cette réunion est thématique sur les connexions entre les transports régionaux et le projet de LGV PACA. Des réunions thématiques le 7 avril à Mouans-Sartoux et le 18 avril à Toulon porteront sur les questions d'environnement. Il faut que tous les sujets puissent être abordés.

Bernard DESTROST, association de sauvegarde de l'environnement de Cuges

Concernant la troisième voie Marseille-Aubagne, s'agit-il de créer une paire de rails sur toute la longueur du parcours ou simplement de créer sur les endroits les plus larges un morceau de paire de rails permettant aux trains de se doubler ?

Dans le cadre du scénario Marseille-Ste Baume Sud, vous avez dit que les trains emprunteraient les voies existantes. Dans ce cas, quelle serait la place du TER dans ce sillon ?

Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Il y aura deux voies supplémentaires : cela fera quatre voies. A partir de là, il est possible de jouer sur un ensemble. Les TER ne seront pas diminués, bien au contraire.

Bernard GYSSELS

La troisième voie Marseille Blancarde-Aubagne est longue de 17 kilomètres.

Dans le scénario qui passe Marseille, 4 voies seront nécessaires pour absorber les TGV et les TER.

Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Cela fait 4 voies tout le long du parcours pour régler l'ensemble des problèmes.

François PLESNER, CIQ de Peyrolles

Je voudrais rappeler que la commission du débat public a pour 1^{er} objet de déterminer si la LGV est vraiment pertinente et indispensable. Les solutions d'amélioration des TER pourraient-elles être envisagées comme substitution de la LGV ?

Olivier KLEIN

La commission du débat public n'a pas pour objet de déterminer si le projet est pertinent ou pas. Elle a pour objet d'organiser le débat et de rendre compte des arguments des uns et des autres. Ensuite, c'est Réseau Ferré de France qui prendra une décision sur la poursuite du projet.

Lise MERMILLOD, Réseau Ferré de France

La ligne Marseille-Vintimille, dans son état actuel et même après les aménagements prévus au contrat de plan, ne pourra pas absorber toutes les circulations prévues TER, TGV, grandes lignes, trains de marchandises. L'aménagement de cette ligne nécessiterait des investissements lourds et complexes en ville, mais n'apporterait pas les avantages que la LGV apporterait, à savoir la grande vitesse et la grande capacité.

François FEUILLADE, directeur des transports de la communauté d'agglomération de Nice

L'une des grandes qualités de ce projet est de dégager la voie existante pour des circulations de TER. Je m'adresse à Réseau Ferré de France et à la SNCF. Quelle garantie ont les habitants de l'est de la région de voir les TGV rester prioritaires ? L'intérêt pour les Niçois est de pouvoir aller à Marseille et au-delà rapidement et d'avoir un maximum de TGV qui le font.

Bernard GYSSELS

Cela rejoint la question posée tout à l'heure. Je précisais qu'il y a dans Marseille 2 voies sur lesquelles vont circuler des trains rapides (TGV, trains intercity, TER semi-directs) et 2 voies sur lesquelles circulent les trains omnibus et ceux qui s'arrêtent souvent.

Fleur SKRIVAN

Je voudrais répondre sur l'éventuelle substitution TER/TGV. A horizon 2020, il y a un problème de desserte de l'ensemble du territoire PACA. Le développement des TER ne remplacera pas la LGV. Il faut à la fois développer le transport collectif par la voie ferroviaire et mettre en place une LGV desservant les grandes agglomérations de la région.

Pierre SARACINO, Directeur délégué TER, SNCF Région de Marseille

Le partenariat que nous avons avec le Conseil général depuis plusieurs années fonctionne bien : je pense que, d'une certaine façon, il a sauvé le transport ferroviaire régional qui était plutôt sur le déclin auparavant. Nous sommes dans une dynamique de croissance forte. Nous avons aujourd'hui 80 000 voyageurs par jour contre 50 000 il y a 5 ou 6 ans. Mais nous sommes arrivés aux limites. Hors infrastructures nouvelles, tout développement du TER sera difficile.

Olivier KLEIN

Il me reste à remercier les intervenants de cette première table ronde. J'appelle les intervenants de la deuxième table ronde.

2^{ème} partie - Le développement des dessertes inter-cités à grande vitesse

Quelle desserte inter-cités permet le projet LGV PACA ?**Lise MERMILOD, responsable des études économiques Réseau Ferré de France**

On a bien vu dans la première partie combien il était important de développer l'offre TER pour répondre à la demande de déplacements quotidiens autour des agglomérations de la région. La LGV PACA apporte la grande capacité pour répondre à ces besoins, mais la LGV PACA, c'est aussi la possibilité de créer un service nouveau, les trains intercity, qui pourraient relier rapidement les agglomérations de la région en train.

Quels seraient les besoins ? On estime à plus de 2 millions le nombre de déplacements motorisés quotidiens en 2020 entre les agglomérations de la région.

50 % de ces flux sont des flux périurbains : on a vu tout à l'heure que le TER apportait une réponse satisfaisante.

20 % de ces flux sont des déplacements de moyenne distance, qui sont moins sensibles à cette offre TER. Pourquoi ? Parce que les temps de vitesse ferroviaire resteront relativement lents. Il faudra toujours 2 heures 30 pour relier Marseille et Nice, à 90 kilomètres/h en moyenne. En parallèle, les conditions de circulation vont se dégrader : on mettra en moyenne un tiers de temps en plus pour chaque déplacement dans la région.

Ces déplacements de moyenne distance représentent environ 20 % de la demande quotidienne. Sur de telles liaisons, la LGV offre la possibilité de développer de nouveaux services à grande vitesse au sein de la région, qui permettraient de capter une partie de ces flux, sous réserve de la mise en place d'une offre de service adéquate, c'est-à-dire rapide, fréquente, cadencée, à l'instar de ce qui vient d'être fait dans le Nord-Pas-de-Calais qu'Olivier Klein va nous présenter.

Quel que soit le scénario, la ligne classique et la LGV permettront des circulations mixtes parce qu'elles seront interconnectées en plusieurs points : vers Grasse, au niveau d'Est Var, au niveau de Nord Toulon.

Par ailleurs, selon les scénarios, des gares nouvelles pourront être envisagées, à l'interconnexion de la ligne classique et de la LGV.

Quel type de mission peut-on envisager ? Il serait intéressant de développer les missions suivantes :

- Marseille-Toulon centre-Nord Toulon-Nice : on aurait des temps de parcours entre Est Var et Nice de l'ordre de 25 minutes, entre Toulon Centre et Ouest Alpes-Maritimes de 35 minutes.
- Marseille-Nice à grande vitesse : on mettrait 1 heure 10 pour relier Marseille à Nice (contre 2 heures 20 aujourd'hui) et Aix à Nice en 50 minutes.
- Marseille-Est Var Fréjus-Cannes-Antibes : on mettrait 1 heure 05 entre Marseille et Cannes et 45 minutes entre Aix et Cannes.

On atteindrait donc une situation où le train serait plus rapide que la voiture pour toutes les liaisons intercités.

Sur ces scénarios, on peut envisager des gares nouvelles à vocation régionale. Plusieurs points ont été étudiés dans les Bouches-du-Rhône, autour du pays d'Aix-en-Provence et autour de Marseille. Les résultats des études nous ont montré qu'une gare au sud d'Aix-en-Provence aurait un gros attrait pour la région, si l'on met en service des navettes entre Marseille et Aix toutes les 20 minutes qui relieraient Marseille à Aix en 20 minutes. Le potentiel serait de plus de 6 000 voyageurs par jour et la part de marché du train de 60 %.

Dans tous les scénarios, des gares nouvelles seraient envisagées, à Nord Toulon et dans l'Est Var. Ce serait des gares de hub, de correspondance, qui draineraient plus de 9 000 voyageurs par jour. A Nord Toulon, ce serait une nouvelle desserte du périurbain.

Enfin, les gares existantes vont conserver leur rôle essentiel avec des trafics toujours très importants : 35 000 voyageurs/jour à Marseille, 15 000 voyageurs/jour à Toulon Centre, 9 000 voyageurs/jour à Antibes.

Avec la LGV PACA, nous avons plus de voyageurs dans les trains. Nous avons estimé entre 1 000 et 2 000 le nombre de voyageurs qui chaque jour délaisseront leur voiture. Avec ces services intercity, les parts de marché se rééquilibrent :

- Marseille-Nice : 46 % de part de marché pour le train ;
- Toulon-Nice : de 21 à 30 % de part de marché pour le train,
- Marseille-Cannes : de 24 à 39 % de part de marché pour le train.

Cela dépendra du service que l'on met en œuvre. Ces résultats sont donnés pour des services de 1 train par heure. Si l'on doublait cette offre (2 trains par heure pour chacune des missions), on doublerait la fréquentation des trains. Si on prolongeait cette offre vers Montpellier, on doublerait aussi la fréquentation des trains. Après, tout n'est que question de coût et d'investissement.

Avec la LGV PACA, la grande vitesse et la grande capacité au service des développements régionaux, il y aura plus de trains sur Marseille-Vintimille et de nombreux trains sur la LGV, des trains rapides pourront être mis en place entre les métropoles de la région, les métropoles pourront être mises en réseau dans des espaces-temps performants.

L'exemple des TER grande vitesse dans la région lilloise : présentation de données de la région Nord-Pas-de-Calais

Olivier KLEIN, CPDP

Je vais vous présenter des données qui m'ont été transmises sur l'expérience de la région Nord-Pas-de-Calais de TER grande vitesse. Je tiens à préciser que tout ce que je dirai n'est pas à mettre au compte de la commission du débat public. Je vais essayer de me faire l'interprète de la région Nord-Pas-de-Calais.

Cette expérience de TER grande vitesse est, pour la région Nord-Pas-de-Calais, un complément d'une offre TER déjà étoffée en comparaison à celle de PACA.

C'est une solution qui a été négociée assez longuement avec la SNCF pour mettre à profit une ligne nouvelle qui traverse Lille et qui dessert les abords de Dunkerque et de Calais et pour utiliser des rames TGV qui ne sont pas complètement remplies au-delà de Lille ou qui sont inutilisées à certains moments de la journée.

Le service du TER grande vitesse est composé de deux types de services. Dans une première étape, la région a réservé des places accessibles aux voyageurs régionaux des TGV affrétés par la SNCF. A partir de 2003, la région a affrété des TGV entièrement dédiés aux usagers du TER.

Pour les voyageurs, il n'y a aucune réservation obligatoire dans le TER grande vitesse. En revanche, l'utilisation des TER à grande vitesse nécessite le paiement d'un supplément par rapport aux TER classiques de 3 euros pour la journée, 10 euros pour le Pass hebdomadaire, 18 euros pour le Pass mensuel. Ces suppléments s'ajoutent aux abonnements régionaux (abonnements de travail, abonnements scolaires, abonnements étudiants), alors que ces abonnements n'ont pas accès aux TGV en condition normale.

La région a réalisé une enquête auprès de 800 abonnés en 2000. Cette enquête a mis en évidence un intérêt très élevé des TER grande vitesse pour les abonnés travailleurs et élevé pour les étudiants boursiers ou non boursiers. Simplement, pour ces derniers, le problème du coût du supplément pèse un peu sur leur budget.

La région rappelle l'historique de la mise en place des TER GV :

- 2000 : mise en place de dessertes Dunkerque-Lille, Calais Lille , Boulogne Lille sur TGV existant ;
- 2003 : renforcement important des dessertes par affrètement de TGV spécifiques, création d'une relation entre Arras et Lille (marginale pour l'instant).

Les temps de parcours sont beaucoup plus courts en TGV qu'en train classique.

Les fréquences des TER GV sont de 5 AR sur Dunkerque-Lille, 7 AR sur Calais-Lille et 5 sur Boulogne-Lille. Cette desserte en TER GV vient s'ajouter à une desserte de 10 à 15 TER classiques.

Le bilan des circulations hebdomadaires sur l'ensemble des liaisons fait apparaître que l'offre a été considérablement renforcée, de 177 trains/kilomètres à 665. Le coût annuel est passé d'un peu plus de 3 millions d'euros avant 2003 à 12,5 millions d'euros après décembre 2003 (affrètement de TGV spécifiques par la région). Ces chiffres représentent uniquement les charges d'exploitation des trains. Les recettes d'exploitation n'ont pas été déduites, mais elles sont très loin de compenser les charges d'exploitation.

54 % de fréquentation supplémentaire a été observée depuis le renforcement de l'offre TER grande vitesse, dont 68 % sur Dunkerque-Lille : il y a une forte réponse de la clientèle.

Je reprends mon rôle d'animateur. Si vous avez des questions sur cette expérience, ce n'est pas moi qui y répondrai, mais la SNCF ou Réseau Ferré de France.

Jean GONELLA, FARE Sud

Vous nous promettez des gares en connexion avec les lignes ordinaires, mais qu'est-ce qui permet de penser que vous ferez mieux que Valence TGV ? Entre Valence TGV et Valence ville, il n'y a quasiment que des navettes routières. Aujourd'hui, on met plus de temps pour aller de Paris à Briançon qu'avant. Autre point, l'arrivée du TGV Méditerranée a désarmé toute la Vallée du Rhône, car elle s'est accompagnée de la suppression des trains de grandes lignes. Ainsi, plusieurs gares importantes de la Vallée du Rhône ont été transformées quasiment en gares routières. C'est le cas d'Arles.

Alain SEGUIN, directeur stratégie de la SNCF Région de Marseille

J'ai confiance dans les correspondances TGV/TER sur la LGV PACA. Depuis le début, Réseau Ferré de France et SNCF travaillent pour situer prioritairement les gares nouvelles éventuelles à l'intersection entre les lignes classiques et la ligne nouvelle. Disons que l'autorité organisatrice des transports de PACA a la volonté de faire mieux que son homologue de Rhône-Alpes.

Pierre QUILLIET, association des voyageurs du Moyen Var

Je vous prends en défaut : vous envisagez deux gares séparées aux Arcs, l'une TER et l'autre TGV.

Alain SEGUIN, directeur stratégie de la SNCF Région de Marseille

La gare Est Var ne sera pas la gare des Arcs. Nous sommes encore très loin d'avoir déterminé la localisation de la gare Est Var.

Pierre SEUX, un train entre Gardanne et le Var, habitant de Trets

Je réclame des chiffres fiables sur le nombre de déplacements intercités Marseille-Toulon, Aix-en-Provence-Nice, Aix-en-Provence-Toulon, Marseille-Nice.

Dominique SUDRE

Je vous donnerai des chiffres sur les transports routiers dans mon exposé.

Michel LEOEUF, directeur du développement grandes lignes de la SNCF

Je voudrais apporter un complément sur le partenariat qui existe entre la région Nord-Pas-de-Calais et la SNCF. Actuellement, les rames TER grande vitesse dans le Nord-Pas-de-Calais utilisent en partie les voies de roulement des rames TGV. Il y a un marché gagnant-gagnant entre la SNCF et la région, puisque la région utilise du capital qui aurait été moins bien utilisé si nous n'avions pas mis en place les TER grande vitesse. Réciproquement, la région tire avantage aussi de ce partenariat. Les rames TGV qui circulent sur le nord de la France sont entretenues dans un atelier situé au nord de Paris. Au lieu de payer des mouvements à vide pour ramener les rames à l'atelier entre Lille et Paris, la région utilise des trains commerciaux de la SNCF pour ramener ses rames à Paris. De ce fait, elle n'a pas à payer les mouvements à vide. Pour la région, il n'y a pas de moments inactifs des rames. C'est très intéressant pour la région. Dans le cas de PACA et d'autres régions, il faut rechercher la synergie entre l'outil TGV et l'outil TER grande vitesse.

Lise MERMILLOD

Tous les chiffres de trafic sont dans l'étude « la LGV PACA et les déplacements de la vie quotidienne » :

- Nice-Monaco : plus de 5 000 voyageurs/jour ;
- Marseille-Aubagne : 1 100 voyageurs/jour ;
- Nice-Cannes : 2 600 voyageurs/jour.

Olivier KLEIN

Nous allons passer à l'exposé de Mme Sudre. Cela vous laissera le temps de rechercher les chiffres.

La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA

Dominique SUDRE-MONTOYA, Direction régionale de l'Équipement PACA

Je vais vous présenter des éléments sur les déplacements routiers de personnes entre les principales agglomérations de la région PACA. Ces chiffres sont issus de deux sources : les enquêtes OD (origine-déplacement) et les constats de trafic (comptage du nombre de véhicules sur le réseau routier et autoroutier). Les enquêtes OD ne sont pas faciles à mettre en place, car elles nécessitent l'appui des forces de l'ordre pour arrêter les véhicules et demander à leurs occupants quelle est leur origine et quelle est leur destination. Ce sont des enquêtes rares et qui se déroulent sur des périodes courtes. Les données que je vais vous présenter ne sont pas des chiffres exacts, mais des ordres de grandeur : elles ont été établies à partir d'enquêtes effectuées à une certaine époque, qui ont été mises à jour par des modèles mathématiques.

Je parlerai dans un premier temps des principales relations entre les agglomérations de la région et ensuite je donnerai des éléments sur le trafic sur le réseau routier à l'heure actuelle et à l'horizon 2020.

Aix, déplacements locaux :

- Aix vers Marseille : 103 000 personnes/jour (49 %) ;
- Aix vers Etang de Berre : 35 000 personnes/jour (17 %) ;
- Aix vers Rousset, Trets et St maximin : 16 000 personnes/jour (8 %).

Aix, déplacements régionaux :

- Aix vers Nice : 1800 personnes/jour ;
- Aix vers Toulon : 4000 personnes/jour ;
- Aix vers Fréjus : 700 personnes/jour.

Marseille, déplacements locaux :

- Marseille vers Aix : 103 000 personnes/jour (27 %) ;
- Marseille vers l'Etang de Berre : 125 000 personnes/jour (33 %) ;
- Marseille vers Cassis, La Ciotat, Toulon : 60 000 personnes/jour (16 %).

Marseille, déplacements régionaux :

- Marseille-Nice : 4300 personnes/jour ;
- Marseille-Toulon : 23 000 personnes/jour ;
- Marseille vers Fréjus et St Raphaël : 1500 personnes/jour.

Toulon, déplacements locaux :

- Toulon-la Ciotat, Cassis et Marseille : 28 000 personnes/jour (46 %) ;
- Toulon vers Draguignan : 6500 personnes/jour (11 %) ;
- Toulon- vers St Tropez, fréjus et St Raphaël : 7600 personnes/jour (12 %) ;

Toulon, déplacements régionaux :

- Toulon-Aix-en-Provence : 4000 personnes/jour ;
- Toulon -Nice : 4500 personnes/jour ;

Nice, déplacements locaux :

- Nice-Cannes-Grasse : 124000 personnes/jour (66 %) ;
- Nice Menton-Monaco : 37 000 personnes/jour (20 %) ;
- Nice Rréjus-St Tropez : 10 000 personnes/jour (5%).

Nicen déplacements régionaux :

- Nice-Aix : 1800 personnes/jour ;
- Nice-Marseille : 4300 personnes/jour ;
- Nice-Toulon : 4500 personnes/jour.

Les trafics sur le réseau constituent un élément important d'information.

Les plus fortes charges de trafic sont observées sur l'A7 et l'A8, ainsi que sur les axes littoraux.

Les volumes de trafic augmentent fortement à proximité des grandes agglomérations : ainsi, sur l'A8 on passe de 30 à 35 000 véhicules/jour dans la traversée du Var, à 65 000 au niveau de Fréjus et plus de 100 000 en arrivant à Nice.

Cela illustre 2 phénomènes :

- la superposition de plusieurs types de trafic (transit, échange, local) ;
- l'importance des trafics locaux (périurbains) générés par les grandes agglomérations

Les points noirs du réseau sont l'aire urbaine Aix-Marseille, la zone de Miramas-Salon, la zone de Martigues-Port de Bouc, le contournement d'Arles et la zone de Toulon.

Comment se répartit le trafic sur l'A8 ?

67 % des trafics concernent des déplacements internes au département des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Seulement 4 % ne font que traverser la zone et 29 % concernent des déplacements de cette zone vers les zones extérieures.

Comment décrire la saturation en 2002 ?

Sur Nice par exemple, 347 jours par an, on a plus d'une heure où la vitesse des véhicules descend à 30 kilomètres/h.

Nous avons essayé de calculer le temps de parcours perdu par les usagers.

Entre Aix-en-Provence et Marseille aujourd'hui, les automobilistes perdent en moyenne 12 minutes.

Sur Marseille-Nice, les automobilistes perdent 39 minutes en moyenne.

Pour finir, comment voit-on l'évolution de la saturation à l'horizon 2020 ?

Dans les zones déjà saturées, on arrivera à la saturation totale en 2020 : par exemple, à la sortie de Marseille. Dans les zones qui aujourd'hui ont des périodes fluides importantes, on arrivera à des stades élevés de saturation

Les temps de parcours vont augmenter sensiblement entre les agglomérations de la région.

En conclusion, il faut travailler au report modal. Le report modal n'est pas automatique : pour que le réseau de transport collectif soit suffisamment attractif, il faut un réseau maillé. Il faut commencer par le service que l'on veut rendre à l'utilisateur.

Olivier KLEIN

Une question a été posée dans la salle : la LGV PACA permet-elle le report modal ?

Lise MERMILLOD

Avec la LGV PACA, ce sont près de 5000 voitures/an qui seront reportées de la route vers le train :

- 700 à 1 000 voitures reportées chaque jour sur les longues distances ;
- 1 500 voitures reportées chaque jour sur les moyennes distances ;
- 2 400 voitures reportées chaque jour sur les courtes distances.

Deux choses sont à retenir. D'une part, certes comparé aux volumes totaux de trafic sur la région, cela peut paraître limité, mais la LGV PACA offre une alternative crédible à la voiture.

D'autre part, le TGV produit 20 fois moins de CO2 que la voiture et 45 fois moins que l'avion. En termes de pollution atmosphérique, le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture. Même si l'on reporte peu de voitures, c'est quand même un grand progrès.

Hervé GUERRERA, parti occitan

Je crains que la saturation routière Aix-en-Provence-Marseille n'arrive bien avant 2020.

Je voudrais remercier les gens qui ont organisé ce débat. Organiser à Aix-en-Provence un débat TGV, LGV et TER ne manque pas de sel, dans une ville qui est particulièrement sinistrée pour les TER, qu'elle attend depuis 50 ans.

Je fais partie de ceux qui pensent que, avant de lancer de nouveaux projets, il faut tirer les enseignements du passé pour éviter de reproduire les mêmes erreurs.

Aujourd'hui, il faut s'interroger sur la gare de l'Arbois, pour voir si Toulon nord sera nécessaire.

On nous a dit que l'Arbois serait un projet maillé : aujourd'hui, elle n'est toujours pas maillée. L'Arbois a eu comme première conséquence de saturer le routier. Il suffit de voir la circulation sur la RD 9 pour s'en rendre compte. Deuxième conséquence, on a réussi l'exploit de nous faire faire plus rapidement Aix TGV-Lyon qu'Aix-Marseille. On devient un peu plus la banlieue de Lyon et de Paris et un peu plus le « bronze-cul » de l'Europe. Troisième conséquence, si nous nous sommes autant opposés à l'Arbois avec mes amis les Verts, c'est parce que nous redoutions ce qui arrive aujourd'hui, à savoir le projet 2 et le projet 3 de couloir. L'Arbois avait cette cohérence qu'il fallait ? la campagne aixoise et le pays varois pour aller un peu plus vite en oubliant que le développement économique est d'abord affaire de proximité et que, si l'on veut que la société ait un avenir, il va falloir concentrer les hommes et les activités économiques dans les villes.

A chaque fois que l'on veut nous vendre une infrastructure TGV, on met en avant le TER.

Olivier KLEIN

S'il vous plaît, je vous demande de conclure.

Hervé GUERRERA

Alors que le train est un élément de proximité qui est non polluant, vous avez réussi, messieurs dames les technocrates, avec vos gares betteraves qui consomment des terres agricoles, à faire du train un facteur de pollution. Beaucoup sont prêts à discuter sur la base du trajet n°1, mais de gare nouvelle, nous n'en voulons pas !

Claude JULLIEN (FNAUT-PACA)

On avait l'impression dans la présentation de Lise Mermillod qu'on allait créer une multitude de petits maillons de TER grande vitesse répartis sur tout le territoire, ce qui me semblait difficile à exploiter et pas vraiment cohérent.

Je voudrais insister sur l'importance du choix des scénarios. Pour exploiter au mieux un TER grande vitesse, il faudrait mettre en ligne les grandes agglomérations le long de la ligne nouvelle : cet objectif paraît impossible à atteindre avec le scénario 3 et difficile avec le scénario 2. La seule manière de faire vivre et de rentabiliser les TER grande vitesse est de chercher un scénario où l'on pourrait faire une mise en ligne de toutes les agglomérations du littoral PACA : pour moi, cela ne peut être que le scénario 1.

Michel CROC, Directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Il est toujours bien de tirer des enseignements du passé. Quand le système ferroviaire français s'est construit au XIXème siècle, aucune gare n'a été construite en ville. Les gares de Paris ont été construites à la limite de Paris ; puis, la ville a rejoint progressivement les gares.

Claude JULLIEN

C'est faux : pas la gare St Lazare, pas la gare Montparnasse, pas la gare du Nord, pas la gare de l'Est, peut-être la gare d'Austerlitz, peut-être un peu la gare de Lyon.

Michel CROC

Je ne suis pas d'accord avec vous, mais cela ne fait rien. Lyon Part-Dieu n'a pas été faite dans une partie de Lyon qui était un désert à ce moment-là.

Il ne faut pas raisonner à une échelle de temps trop courte. La gare d'Aix TGV trouvera sa fonction métropolitaine dans 10 ans. Cette gare a été conçue avec une possibilité de raccordement ferroviaire vers Aix-Rognac : ce projet sera fait, comme l'ont dit tout à l'heure Mme Joissains et Monsieur Vallette, lorsque les collectivités et Réseau Ferré de France auront discuté ensemble de sa réalisation.

Je terminerai en vous rappelant que le Conseil général 13 avait un projet de site propre entre Aix-Les Milles, la gare de l'Arbois et Marignane qui, malheureusement, n'a pas franchi le stade de la DUP et que, sous la gare de l'Arbois, il y a de la place pour faire une gare d'autocars permettant de relier ces villes par des transports en commun réalistes et rapides. Dans un premier temps, il est plus rapide et efficace de faire une desserte par autocar que de construire un chemin de fer.

Joëlle DURIS, adjointe au maire de Cabriès

Je fais partie du comité de ligne de la ligne Aix-Marseille. On va dépenser 160 millions d'euros pour réhabiliter une ligne qui va apporter certes une amélioration mais qui est loin de résoudre tous les besoins. Après réhabilitation, on va mettre 45 minutes pour faire Aix – Marseille alors que, si j'ai bien lu les documents de Mme Sudre, on met 26 minutes par la route. Ces 160 millions d'euros, utilisez-les pour construire une liaison entre Aix Ville et la gare de l'Arbois : ainsi, vous pourrez utiliser la ligne TGV pour faire le lien entre Aix et Marseille.

Dominique SUDRE-MONTOYA

Aujourd'hui, une situation fluide permettrait de faire Aix-Marseille en 24 minutes. En réalité, les gens mettent 12 minutes de plus. Nous avons calculé qu'à l'horizon 2020, voire avant, il faudra 45 minutes en moyenne pour faire Aix-Marseille.

Les possibilités de dessertes inter-cités par autocars sur autoroute**Claude BAYLE, FNTV PACA, directeur régional du groupe Transdev**

Il n'est pas sage d'opposer les différents moyens de transport. L'important, c'est de prendre des parts de marché à la voiture individuelle.

Je vais vous parler de la ligne Avignon-Aix Press qui est exploitée par les Rapides du sud-est, une filiale du groupe Transdev. Le groupe Transdev est le troisième opérateur du secteur concurrentiel dans le transport public de voyageurs en France. Cette ligne est placée sous l'autorité organisatrice du Conseil général. L'entreprise Les Rapides du Sud-Est utilise 76 autocars et emploie 100 conducteurs.

A Avignon comme à Aix-en-Provence, la gare routière est située en centre ville.

L'autocar est un moyen de transport complémentaire du train dans un certain nombre de cas. Il peut même arriver que l'autocar soit plus performant que le train. Le remplacement provisoire des trains entre Aix et Marseille par des autocars offrira une meilleure qualité de service aux utilisateurs, comme la qualité de service aujourd'hui est infiniment meilleure sur la ligne d'autocar Aix-Marseille que la qualité de service offerte par la SNCF. C'est un problème d'infrastructure. Aujourd'hui, un voyageur qui se rend d'Aix à Marseille a intérêt à prendre l'autocar.

Le temps de parcours entre Avignon et Aix-en-Provence est de 75 minutes en autocar, contre 70 minutes en TGV à condition de réussir vos correspondances

La ligne a été ouverte en 1990. Son parcours est long de 87 kilomètres. Elle transporte près de 30 000 voyageurs/an. Elle reçoit une aide du Conseil régional de 70 000 euros pour 273 000 kilomètres commerciaux effectués. Cette subvention du Conseil régional représente 2,7 centimes par km voyageur transporté.

Depuis 1998, la fréquentation de la ligne est en légère décroissance parce qu'on a créé l'université d'Avignon et que les étudiants représentent une part importante de la clientèle de cette ligne.

En 1998, la ligne était équilibrée ; aujourd'hui, elle ne l'est plus. Pour la rééquilibrer, il suffirait de regagner environ 5 000 voyageurs par an.

Les points forts de la ligne sont le lien de centre ville à centre ville, une durée presque compétitive par rapport au transport automobile (60 minutes), des horaires adaptés à la clientèle travailleurs et étudiants, une correspondance avec la ligne LER qui permet de rejoindre Nice depuis Aix. 50 % de la clientèle a entre 27 et 60 ans, mais 37 % de la clientèle est une clientèle d'étudiants. 47 % des clients ont le choix entre leur voiture et l'utilisation de la liaison de transport par autocar. Des connexions sont possibles à partir des gares routières sur le reste du système de transport. A

Avignon (c'est moins le cas à Aix-en-provence et c'est bien dommage), on a la possibilité de garer sa voiture à proximité des arrêts de la ligne d'autocar.

La qualité de service est très importante : des autocars de grand tourisme tout confort, une information des voyageurs en cas de retard grâce à un suivi des véhicules par GPS, la possibilité de payer son titre de transport avec sa carte bleue dans l'autocar. Le personnel a la qualité de service au cœur de ses préoccupations.

Ce système de transport est performant mais perfectible : seulement 6 allers et retours par jour (4 en juillet et août) contre 31 par le train, une communication grand public limitée à la fiche horaire et à la découpe du véhicule, des points d'arrêt empruntés aux réseaux urbains, pas d'installation multimodale. On pourrait gagner les 5000 voyageurs qui manquent par :

- une communication grand public qui ne soit pas limitée à l'autocar ;
- des points d'arrêt spécifiques ;
- une information multimodale plus performante à travers de nouveaux systèmes comme Internet.

Olivier KLEIN

Nous allons prendre des questions dans la salle.

Jean-Claude PERNOUD, Le train Avenir du Centre Var

La gare de Brignoles vend 18 600 billets par an pour des Brignolais qui veulent prendre la grande vitesse. A un comité de ligne, j'ai posé la question : existe-t-il un car Nice-Aix-en-Provence TGV qui s'arrête à Brignoles ? Je n'ai toujours pas eu la réponse.

Claude BAYLE

Je n'ai pas la réponse.

Pierre SARACINO, Directeur délégué TER, SNCF Région de Marseille

La réponse sera donnée au prochain comité de ligne.

Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier

L'adjointe au maire de Cabriès a jeté un pavé dans la mare en disant que faire la liaison Aix – Marseille en passant par Aix TGV et en construisant Aix Ville-Aix TGV était préférable à la réhabilitation de la ligne actuelle Aix – Marseille. J'aimerais que des spécialistes répondent à cette question.

Michel CROC, Directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Quand le contrat de plan Etat-Région a été décidé, c'est le projet de réhabilitation Marseille-Aix qui a été privilégié, car il rend un service immédiat à un plus grand nombre de personnes.

Bertrand WOLKOWITSCH, directeur des transports, Conseil régional PACA

Aujourd'hui, sur la ligne Marseille-Aix le trafic se partage en quatre quarts : Aix-Marseille, Gardanne-Aix, Gardanne-Marseille, cabotage sur la ligne.

Michèle CHAIX, Collectif TGV sud Var

Les problèmes de la gare d'Aix-en-Provence TGV vont être transposés sur la gare Nord Toulon. Soit-disant, cette gare n'est pas définie dans son implantation. Si on regarde les documents de Réseau Ferré de France, la gare se positionnerait à l'intersection entre la LGV et la ligne classique à environ 1 km près point kilométrique 93. Ne nous faites pas avaler ce que l'on ne veut pas !

Il faut réfléchir sur les problèmes de l'Arbois, notamment sur la saturation routière. Une gare excentrée ne résoudra pas les problèmes de circulation. On ne sait pas comment seront desservis Hyères, La Seyne, Brignoles. Les voitures resteront sur la route. Il n'y a pas de diminution du CO2. En plus, il n'y a aucun aménagement de territoire concernant le Centre Var. Expliquez-moi de quelle manière les voitures vont désertier la route. Certes, la ligne d'autocar est pratique pour desservir les villages, mais il y a toujours émission de CO2. Les gens prendront leur voiture. Nous rejetons cette gare, nous et les municipalités du coin. En plus, Toulon a accès au TGV Méditerranée côté ouest.

Jean GONELLA, FARE Sud

Au XIXème siècle, les villes qui ont refusé la construction d'une gare en centre ville ont ensuite décliné économiquement, quand elles n'ont pas rattrapé le coup en mettant en place des navettes ou en revenant sur leur décision initiale. C'est le cas de Biarritz, de Tours et d'Orléans.

Suzanne LAMOUREUX (CIQ de Venelles)

On entend tout et son contraire ! J'aimerais avoir des explications sur la 3^{ème} gare qui est envisagée à Aix-en-Provence.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

Je voudrais revenir sur les 3 scénarios approfondis.

Dans le scénario passant par Marseille, il est envisagé une gare nouvelle à la Blancarde. Pourquoi ? Parce que, dans cette hypothèse, les TGV province-province s'arrêteraient à la Blancarde et les TGV Paris-province à Marseille St Charles.

Dans le scénario nord Arbois, le débranchement se situe au nord de l'Arbois. Les liaisons Marseille-Nice passent par Aix TGV et au sud d'Aix-en-Provence. Dans ce scénario, y a-t-il un intérêt à imaginer un arrêt, une gare, une halte, pour une relation intercité ou régionale ? Dans ce scénario, il est proposé un Marseille-Aix Sud en 20 minutes. C'est l'intérêt de ce scénario. On est d'accord ou on n'est pas d'accord.

Dans le scénario sud Arbois, le débranchement se situe au sud d'Aix-en-Provence. La gare d'Aix TGV est en ligne par rapport à l'ensemble des missions qui viennent de Paris ou du nord de la France et qui vont sur Marseille. Tous les TGV qui vont sur la Côte d'azur peuvent aussi s'arrêter à Aix TGV. De Marseille pour aller sur Nice, Aix TGV n'est pas concerné, on va directement sur nord Toulon. De la même manière, une réflexion peut porter sur une gare complémentaire à l'est d'Aix.

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix

Il ne faut pas rêver ! Nous sommes favorables à Paris-Avignon-Aix TGV-Marseille La Blancarde. Le reste ne se fera pas : ne rêvez pas. On me dit : méfie-toi de Réseau Ferré de France, ils ont toujours des arrière-pensées. Vous avancez vos idées en les masquant derrière des « hypothèses » : alors, enlevez votre hypothèses, n'en parlons plus et on sera d'accord.

Fleur SKRIVAN

Je voudrais vous faire part des réflexions du Conseil régional sur le thème des liaisons inter-cités à grande vitesse. Les prévisions de trafic sont faites par Réseau Ferré de France sur des bases optimistes quant à l'offre de service. Le coût du matériel reste à définir, les rames de TGV actuelles étant inadaptées notamment en termes de capacité. Des questions de redevance d'infrastructures nous poussent à être assez prudents. De plus, dans l'hypothèse d'un TER grande vitesse, nous aurions sur l'axe Marseille-Nice et ce, quelle que soit l'option qui sera retenue pour le tracé, une offre composée de TGV classiques et de TER à grande vitesse avec des temps de parcours plus longs en raison tant d'une vitesse plus faible que d'un nombre d'arrêts supérieurs. Je me permets de rappeler qu'un arrêt de TGV se traduit par 10 minutes de temps de parcours en plus, ce qui entraînera vraisemblablement un écrémage du trafic par les TGV. Dans ces conditions, il pourrait être intéressant pour la région d'acheter de la capacité auprès de la SNCF, pour éviter l'effet d'écrémage. Je m'appuie pour dire cela sur l'expérience de la région lilloise. Cela pourrait se faire en achetant des places dans les TGV, ce qui n'exclut pas la possibilité de compléter l'offre avec des rames louées. Dans une telle hypothèse, il conviendra de prendre des garanties sur la durée de contrat avec l'opérateur. Bref, il est difficile pour la région de se prononcer sur un projet de TER à grande vitesse, sans savoir ce que sera la politique de la SNCF sur le Nice-Marseille, d'autant plus qu'à l'horizon de la mise en service de l'infrastructure, d'autres transporteurs ferroviaires pourront sans doute proposer des services pour de telles relations.

Olivier KLEIN

Je vous propose d'écouter le dernier exposé. Ensuite, la SNCF interviendra pour apporter des précisions. Enfin, nous repasserons aux questions de la salle.

Les enjeux d'une desserte inter-cités

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Je vous rappelle en introduction, comme je le fais à chacune de mes interventions, ces propos du géographe Jacques Lévy : « Les questions des transports pourront de moins en moins être traitées

du seul point de vue des infrastructures, mais devront prendre compte d'emblée l'ensemble du domaine des mobilités dans leurs dimension individuelle et collective, économique et sociologique, matérielle et idéelle ».

Dans les archives de la SNCF, j'ai retrouvé des photographies de machines qui ont circulé entre Aix et Marseille et sur les Alpes. Actuellement, des réseaux secondaires fonctionnent toujours et retrouvent même une certaine actualité, puisque la région prévoit de raccorder le chaînon manquant sur la voie SNCF Sisteron-Marseille.

Aujourd'hui, les lignes régionales sont équipées de nouvelles rames sur les lignes régionales. Demain, aura-t-on les voies et le personnel nécessaire ?

Aujourd'hui, il est rare de trouver des rames non décorées par des artistes contemporains.

Plus sérieusement, le tram-train, qui est mis en place dans plusieurs villes de France (Sarreguemines) circule sur la voie SNCF et dans la ville. Le tram-train pourrait être une solution pour relier Aix TGV et l'aéroport de Marignane.

Je voudrais rassurer tous les Aixois : vous n'avez pas de gare TGV. Aix TGV, c'est Marseille Nord parce que la distance entre Aix TGV et Marseille est d'environ 20 kilomètres. Les Marseillais qui habitent au nord de Marseille ont tout intérêt à prendre le train à Aix TGV plutôt qu'en gare St Charles : ils trouveront plus facilement une place pour se garer.

Sur la route des Alpes, qui passe par Aix-en-Provence, on aurait deux voies normales, peut-être électrifiées. Il faudra penser à toutes les villes de la région PACA : Embrun, Gap, Veynes, Sisteron, Digne, Manosque, Cadarache, Arles, Carpentras, Brignoles, Draguignan.

Une étude a été faite par un groupe de réflexion présidé par Jean Poulit sur l'espace et l'aménagement du territoire. Dans cette étude, il est dit que les indicateurs économiques sont caractérisés par le nombre d'actifs auxquels les employeurs peuvent accéder dans une heure de transport ou réciproquement par le nombre d'emplois auxquels les actifs peuvent accéder dans ce temps d'une heure. Au-delà d'une heure, cela pose quelques problèmes. Si l'on ne réfléchit pas en même temps sur les problèmes économiques, sur les problèmes d'accès à l'emploi et sur les problèmes de déplacement des travailleurs, on va avoir des gens qui habitent en banlieue et qui travaillent en centre ville.

On ne pourra pas continuer à construire des villes à l'horizontale, qui consomment tout l'espace. Je ne sais pas si l'on arrivera un jour à faire une agglomération qui s'étalera entre Avignon, Aix, Marseille et Toulon. Je vous signale que la ville de Los Angeles avec ses faubourgs s'étale sur 150 kilomètres !

Si nous ne sommes pas capables de faire des liaisons maillées, ce sera la catastrophe. Tous nos voisins, y compris la Suisse, l'Allemagne, la Belgique réfléchissent de la même manière : on doit favoriser les transports collectifs économes en énergie. Aujourd'hui, on n'a pas le choix. Le coût du pétrole va augmenter inexorablement. Lisez *Le Monde*. On rouvre des forages en Mer du Nord. Quand on sait le coût d'un forage en Mer du Nord, cela laisse à penser que les compagnies pétrolières ne prévoient pas un pétrole à 20 dollars le baril. On sera plus près des 100 dollars le baril que des 20 dollars.

J'emprunte ma conclusion à l'UIT (l'union internationale des transports publics) : les trois piliers du développement durable sont profondément ancrés dans la fourniture de service de transport public. Il ne peut pas y avoir de développement durable sans transport public. La mobilité permet l'accès aux emplois, au marché, à l'éducation, aux soins de santé ainsi qu'à d'autres services essentiels, ce qui fait que le transport est un facteur essentiel de la vie d'aujourd'hui. La mobilité est donc essentielle pour le progrès et la qualité de la vie.

Je terminerai sur une note d'humour. Cette carte est un rêve. Sur la ligne nouvelle LARO, ils en sont à la programmation et ils se sont mis d'accord entre eux. Nous n'en sommes pas encore là. A partir du moment où la ligne sera ouverte, on pourra faire circuler des TGV entre Barcelone et Marseille rapidement, même en utilisant les voies actuelles. Reste à savoir si nous serons capables de nous unir pour faire que le projet voit le jour. C'est l'un des enjeux majeurs. Quel que soit le projet, que ce soit une ligne nouvelle ou l'amélioration de la ligne existante, il ne faut pas réfléchir à 2020, et là je rejoins Monsieur Vallette et Mme Joissains : nous ne pouvons pas attendre. Il ne pourra y avoir de LGV que s'il y a un réseau de TER performants. Le reste, ce sera un train qui permettra aux Niçois de monter à Paris ou aux Marseillais de monter à Paris. Le 31 mars, je me suis rendu en train à Nice pour la réunion sur l'aménagement du territoire. Je n'ai pas de voiture car je suis un écologiste conséquent. Pour parcourir 400 kilomètres aller et retour Marseille-Nice, j'ai mis 6 heures. Faites le calcul : cela fait 63 kilomètres/h de vitesse moyenne. Je comprends pourquoi il n'y a presque personne dans les trains. A 6 heures du matin, la gare de Nice est une gare de travailleurs qui vont travailler à Monaco. A Monaco, les travailleurs ne peuvent pas se loger. Par conséquent, ils se logent à Nice et vont travailler à Monaco. Ces voyageurs ne prendront pas le TGV, mais ont besoin d'un TER performant.

Je conclus. Soit nous sommes capables de faire un schéma régional de transport, avec toutes les parties intéressées, soit nous restons dans la situation actuelle, et c'est le drame pour tous ceux qui vont vers Nice et Toulon. Tous ceux qui prennent le TER le matin de Toulon à Marseille pourront vous en parler : les retards sont fréquents et le matériel est usagé.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF Région de Marseille

A la SNCF, nous avons raisonné sur des intercitys sur des trajets longs de plus de 50 kilomètres et pour les villes de plus de 50 000 habitants. C'est ce qui nous a servi d'hypothèse pour calculer les chiffres de trafic que je vous annoncerai. Aujourd'hui, on peut estimer que la desserte TGV et TER qui est en place représente une vingtaine de relations quotidiennes entre les villes de la région. Ce trafic représente aujourd'hui aux alentours de 2 millions de voyages/an.

Avec la LGV PACA, la desserte imaginée par la SNCF permet d'offrir en desserte intercity une vingtaine de dessertes quotidiennes Marseille-Nice avec les seuls TGV jonction, pour un temps de parcours de 1 heure 25 (contre 2 heures 30 aujourd'hui).

Si on ajoute certains TGV radio qui s'arrêtent à Toulon nord et qui vont à Nice, on arrive à 31 trains quotidiens.

C'est une ouverture sur une discussion sur la complémentarité qui pourrait être mise en place entre les partenaires.

On peut penser qu'elle n'est pas suffisante en soi, parce qu'elle ne répond pas à une desserte cadencée à l'heure ou à la demi-heure et parce qu'on n'a pas forcément les bonnes dessertes au bon

moment. Par exemple, dans cette hypothèse, le premier train Marseille-Nice serait aux alentours de 11 heures du matin, ce qui n'est pas très acceptable.

Aux 31 trains évoqués ici, il faudra ajouter ceux que les partenaires mettront en place en termes d'intercités, pour aboutir à un réseau maillé.

Avec cette offre, le trafic estimé par la SNCF serait de l'ordre de 4,4 millions de voyageurs.

Maurice WELLHOFF, directeur du Centre permanent d'initiation à la forêt à Peyrolles

Quel avenir réserve-t-on à nos enfants ? Si j'en crois la direction régionale de l'équipement, en 2020, les réseaux routiers et autoroutiers seront saturés. Quand on sait les problèmes de pollution climatique, quand on sait le prix du pétrole, quand on voit tous les jours les problèmes environnementaux qui se posent, on ne peut que réclamer des transports en commun attrayants et rapides qui permettent de changer les comportements des gens. Quand vous dites qu'il y aura des trains à 11 heures du matin à Marseille pour aller à Nice, cela ne correspond pas aux besoins ! Si vous faites des TER grande vitesse trop cher, vous ne résoudrez pas les problèmes. On a besoin de transports en commun maillés, rapides, régionaux. Tous les moyens financiers qui vont être investis dans la LGV par l'Etat ou par la Région seraient bien mieux investis dans les transports régionaux. Pour faire changer les comportements, il ne faut pas se contenter de demi-mesures. Ce que fait la région, c'est mieux qu'avant, mais ce n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

Je voudrais prendre un petit exemple. Je suis allé à la gare routière d'Aix et je me suis renseigné sur les horaires de bus entre Peyrolles, Jouques et Aix-en-Provence. On m'a donné quatre ou cinq dépliants différents ! Il faudrait que les sociétés de car se mettent d'accord entre elles pour faire une offre groupée.

Jean-Marc MAURIC, Coordination varoise des opposants

La LGV va nous amener beaucoup plus de Parisiens et de Lyonnais dans la région. Quand ils vont descendre à la gare de Nord Toulon, ils vont prendre leur voiture. La LGV ne va donc pas résoudre les problèmes de circulation routière, elle va au contraire les aggraver. En outre, comment va-t-on financer tous ces projets ? Je ne suis pas d'accord pour signer un chèque en blanc.

Olivier KLEIN

Le 25 mai, vraisemblablement à Marseille, nous avons prévu un atelier pédagogique sur le financement.

Un représentant de la SNCF

La LGV PACA apporte en sous-produit une desserte régionale très attractive. Elle ne va pas résoudre tous les problèmes de transport régional, puisque d'une part elle ne desservira pas toutes les villes et que d'autre part, les horaires seront calés pour les besoins de desserte nationale et non pour les besoins de desserte régionale. La desserte TGV nationale devra donc être complétée par une desserte régionale. Il faut rechercher la synergie entre les trafics nationaux et régionaux.

Danièle HAUG, CIQ Couteron

Si les Niçois veulent aller rapidement vers le nord, ils n'ont qu'à passer par l'Italie. Ainsi, on fera l'économie d'un TGV qui traverse la Provence et on pourra développer les trains intercités entre Marseille, Toulon et Nice.

Gérard ZABINI, Président de la fédération des CIQ du pays d'Aix

Premièrement, quand on a reçu les représentants de la région, de la SNCF et de Réseau Ferré de France au conseil de développement au mois d'avril ou mai 2004 pour la ligne Aix-Marseille, on a posé la question de savoir si on ne pourrait pas utiliser la voie TGV. A l'époque, il nous a été répondu que c'était impossible pour plusieurs raisons, et notamment pour des questions de cadencement des trains, que l'on ne pourrait pas superposer sur le TGV nord-sud qui descend sur Marseille. Mais aujourd'hui, on nous dit que l'on peut très bien aller à Nice et desservir Aix-en-Provence à partir de là. A quel moment avez-vous dit la vérité ?

Deuxièmement, pendant la réunion de ce soir, on a entendu, pendant 80 % du temps, des intervenants nous vendre la LGV et la salle n'a disposé que d'un cinquième du temps pour s'exprimer. Je ne sais pas ce que la Commission du débat public va pouvoir en tirer. Moi, j'ai surtout entendu que des gens essayaient de nous vendre une LGV à toute force, avec un certain nombre de contradictions d'ailleurs entre liaisons nationales et liaisons régionales.

Troisièmement, on est train d'essayer de nous monter un schéma de desserte de la Provence avec des chiffres qui remontent à 5 ans. Or la ligne sera réalisée en 2020 voire 2025 compte tenu des problèmes financiers. Que sera la région PACA en 2025, en 2030, en 2050 ? Où seront localisées les zones d'habitat et les zones d'activité ? Nous avons besoin de l'arrière-pays car le littoral est saturé ! Or on ne parle pas de le desservir.

Olivier KLEIN

La Commission ne donnera pas d'avis sur le projet. Elle retiendra des arguments. J'ai entendu beaucoup d'avis ce soir, y compris de gens qui étaient contre.

Didier COROT, CPDP

Nous sommes à 1 h 50 d'exposés sur 4 heures de débat. Vous ne pouvez pas dire que la salle ne s'est pas exprimée.

Jean-Pierre ALMAIDA

On n'a pas parlé ce soir du percement du col du Montgenèvre, qui devrait permettre de développer le ferroutage

Olivier KLEIN

Une réunion thématique est prévue sur le transport de marchandises à St Raphaël le 14 avril.

Jean-Pierre ALMAIDA

Le projet Aix-en-Provence-Marseille manque d'ambition compte tenu du bassin de population desservi : il faudrait le doublement complet et l'électrification de la ligne.

Michel CROC

Ce qui est vrai en 2008, date à laquelle on va mettre en service le nouveau Marseille-Aix, n'est pas forcément ce qui sera vrai en 2020. Le projet qui a été choisi aujourd'hui entre Marseille et Aix se fait avec les TER d'aujourd'hui et les méthodes d'aujourd'hui. En 2008, cela n'aurait pas été une bonne réponse d'essayer d'insérer des TER de type actuel entre deux TGV. En 2020, c'est autre chose, c'est de l'intercité rapide en provenance du réseau TER.

Vous dites également qu'il faut se projeter en 2020, 2030, 2040. Le projet de LGV est au service d'une politique d'aménagement du territoire qui repose sur deux axes : relier les métropoles entre elles d'une part et concentrer le développement autour des villes existantes d'autre part.

Jean-Pierre ESTELA

Si nous continuons à favoriser l'étalement urbain, nous aurons une immense zone pavillonnaire autour des agglomérations et nous ne pourrons pas installer des transports publics performants, parce que, dans une zone pavillonnaire, la voiture individuelle est le mode de transport le plus adéquat. Si demain, l'énergie vient à manquer, elle deviendra très chère et les travailleurs qui habiteront loin à la périphérie des villes ne pourront plus venir travailler. Il faudra impérativement densifier les transports et l'habitat.

Olivier KLEIN

Ce sera le mot de la fin. Je conclurai en disant que 258 personnes ont assisté à la réunion de ce soir et que 33 questions ont été posées oralement. Monsieur, vous avez la parole pour une dernière question.

Jean-Claude PERNOUD, Président de l'association Le Train avenir du Centre Var

A part le maire de Puylobier, y a-t-il dans la salle des maires de communes ?

Olivier KLEIN

Il y en a eu.

Jean-Claude PERNOUD

La direction des transports terrestres à Paris m'a dit : « Vous n'avez pas en PACA et notamment dans le Centre Var des hommes politiques pour vous défendre ». Je participe à toutes les réunions

du débat public et, à chaque fois, il y a un, deux, trois maires à la rigueur. Les autres ne sont jamais là. C'est eux qui prennent les décisions et c'est nous qui les avons élus.

Une participante

Pourquoi le cahier d'acteur du pays d'Aix-en-Provence a-t-il été refusé ?

Un membre de la CPDP

Les cahiers d'acteurs sont sélectionnés par la CPDP, qui s'attache à ce que le cahier défende une position argumentée et apporte quelque chose au débat.

Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – www.ubiquis.fr