

# CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

AUBAGNE, AURIOL, BELCODENE, LA BOUILLADISSE, CADOLIVE, CUGES LES PINS  
LA DESTROUSSE, GARDANNE, GREASQUE, LA PENNE SUR HUVEAUNE, PEYPIN  
ROQUEVAIRE, SAINT-SAVOURNIN, SAINT-ZACHARIE

## COMPTE RENDU DE LA REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL N°2 « ORGANISATION ET EVOLUTION DES SERVICES PUBLICS »

**VENDREDI 4 MARS 2005**

Le groupe souhaite que le débat porte en priorité sur l'intérêt de la L.G.V. en PACA, pour l'avenir, des déplacements dans l'arc méditerranéen et leur connexion avec le couloir Rhodanien et l'Europe. Cette notion d'intérêt général doit primer sur toute autre considération. L'unanimité se fait sur le caractère indéniable de l'utilité de la L.G.V. en PACA.

Le groupe de travail réaffirme la nécessité d'une telle réalisation et de son urgence, afin de relier Barcelone à Gênes, la Région PACA au Nord de l'Europe, tout en évitant la finestérisation des Alpes Maritimes.

Il réaffirme également l'indispensable urgence de voir se développer en amont, un réseau de T.E.R. au départ de chacune des gares retenues (lutte contre le tout voiture).

Dans ce cadre, l'urgence du besoin d'une 3<sup>ème</sup> voie n'est plus à démontrer pour la Métropole Marseillaise comme pour la Vallée de l'Huveaune et au-delà jusqu'à Toulon.

De ce point de vue, il semble que le choix des pouvoirs publics se soit porté en priorité sur la liaison Aix en Provence/Marseille. Il n'est pas question de contester la nécessité de cette voie, mais elle ne doit pas servir d'alibi à l'encontre de celle devant relier Aubagne/Marseille.

Concernant la 3<sup>ème</sup> voie et contrairement à ce qu'indiquait « La Provence » du 16 février 2005, dans laquelle le Directeur de Réseau Ferré de France affirmait que des acquisitions foncières avaient lieu pour réaliser le tracé, il s'avère qu'aucun engagement financier n'ait eu lieu en ce sens.

Il se confirme donc, que pour l'instant le dossier de la 3<sup>ème</sup> voie est ajourné au moins jusqu'en 2012 au profit de la voie ferrée Aix en Provence/Marseille qui absorbe la quasi-totalité des crédits. Le groupe de travail tient à préciser que la L.G.V. et la 3<sup>ème</sup> voie ne sont pas opposables mais complémentaires et doivent donc s'articuler au bon niveau et au bon moment.

Sur la question du tracé, les participants considèrent qu'ayant répondu positivement au pourquoi de la L.G.V., le débat sur le « comment » leur apparaît nécessaire, tout autant qu'il ne remet pas en question la notion d'intérêt général.

L'argument de l'arc méditerranéen reliant Barcelone à Gêne, en passant par Marseille, est défendu par les décideurs de la Communauté Urbaine de Marseille. Il faut donc l'examiner en sachant que là aussi, le T.G.V qui relie Marseille à Lille ou à Bruxelles ne passe pas par le centre de Lyon ou de Paris.

Enfin, concernant la desserte ferroviaire de l'aéroport de Marseille Provence, quatre variantes ont été étudiées par la D.D.E.

Il semble que la préférence se dessine en faveur de la réalisation d'une boucle connectée à la voie Paris/Lyon/Marseille qui permettra une desserte directe de l'aérogare par les T.E.R. (Train Express Régionaux) afin d'étendre encore l'attractivité de cette plate forme.

Le groupe de travail observe toutefois que l'intérêt de ces connexions ne doit pas masquer le fait que d'ici 2015/2020, la demande mondiale en pétrole sera pour la première fois supérieure à l'offre, ce qui conduira à une révision planétaire de tous les modes de déplacements en général et aériens en particulier, du fait du renchérissement imprévisible du coût de la matière première.

Tous les participants estiment que le document produit par R.F.F. et versé au débat public apporte de nombreux arguments servis par une présentation accessible et de qualité.

De ce point de vue, ils relèvent qu'une notion importante est mise en avant par R.F.F., c'est celle de la « ligne nouvelle ». Ce n'est pas fortuit et l'on doit attendre d'une ligne nouvelle pas seulement le fait de rapprocher Barcelone de Gêne etc, mais que (et quel que soit le scénario retenu) elle établisse la complémentarité T.G.V./T.E.R./Fret, l'accès aux gares, les bus l'ensemble se conjuguent en desserte régulière et fréquente ce que l'on appelle les services « Intercités ».

En conclusion, nous nous prononçons en faveur du tracé qui, humainement et socialement, soit le plus acceptable du point de vue du respect de l'environnement et de la préservation des espaces naturels. Un tracé qui prenne en compte la qualité de vie, les équilibres urbains et économiques. Un tracé qui apporte une alternative aux congestions inéluctables et polluantes de la circulation routière. Un tracé qui favorise un maillage de la ligne-nouvelle et des lignes existantes, des gares existantes et nouvelles, de la complémentarité des T.E.R., des T.G.V. et des trains rapides intercités, et enfin, un tracé qui permette le développement du ferroutage et du fret de marchandises.