

**« La LGV PACA et le développement des transports régionaux »
Réunion thématique à Aix-en-Provence le 5 avril 2005**

1^{ère} partie - Le développement des TER de proximité

Le projet LGV PACA et le développement des TER (Lise MERMILLOD, responsable des études économiques RFF)

Depuis plusieurs années, le Conseil régional mène une politique volontariste de développement des TER. Entre 1998 et 2002, le nombre de TER dans la région est passé de 290 à 430. Pour mettre en œuvre un programme encore plus ambitieux, les infrastructures existantes sont insuffisantes. Entre les deux solutions qui se présentent, soit aménager la ligne existante Marseille-Vintimille, soit créer une nouvelle ligne à grande vitesse, la deuxième est de loin préférable, souligne Lise MERMILLOD, car elle apportera à la fois «*la grande vitesse et la grande capacité* ». La LGV PACA libèrera la ligne existante et permettra d'y faire passer plus de TER. En ce qu'elle rendra le train attractif, la LGV permettra de transporter en 2020 entre 2 et 3 millions de voyageurs TER supplémentaires, soit 1 000 voitures reportées chaque jour de la voiture sur le train.

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)

Pour Mme JOISSAINS-MASINI, il est exclu que la LGV passe par le Val de Durance et le Val de l'Arc et il est inadmissible qu'elle occulte Marseille, la plus grande ville de la Région. Elle souhaite que la LGV s'arrête à la gare de l'Arbois. Par ailleurs, elle insiste pour qu'une desserte du Val de Durance soit prévue dans la perspective de l'implantation du projet Iter à Cadarache. La députée maire demande également la réalisation en priorité du projet Aix-Marseille, la réactivation de la voie Aix-en-Provence-Rognac, la mise en service des lignes Aix-Les Milles, Les Milles-Luynes, Gardanne-Trets et d'une ligne Gap-Marseille. Avec cette dernière, il s'agit de «*faire baisser la pression foncière sur le territoire pour que les personnes à revenu modeste puissent se loger, car si les entreprises ne trouvent plus de personnel sur place, elles partiront s'installer ailleurs* ».

Raymond PAGE remarque que la ligne Aix-Pertuis roule quasiment à vide : il préconise de construire quelques gares du côté de Meyrargues, Venelles, Puyricard, La Calade.

Mme JOISSAINS-MASINI estime qu'il ne faut pas multiplier les gares pour ne pas allonger à l'excès les trajets. Cela dit, elle est prête à envisager une gare supplémentaire avec des arrêts qui se feraient alternativement d'un côté et de l'autre

Prenant l'exemple de la gare de l'Arbois et des déboires de la D9, Mme JOISSAINS-MASINI appelle à «*une véritable coordination entre toutes les territorialités pour que RFF travaille avec les municipalités, le Conseil général, le Conseil régional et les communautés d'agglomération pour mettre en place, en même temps que la gare, les structures nécessaires pour absorber le trafic.* »

Pour Pierre SARACINO (SNCF Région de Marseille), il reste à régler des problèmes de fréquence et de capacité pour obtenir de la ligne Aix-Pertuis le trafic qu'elle mérite.

Suzanne LAMOUREUX (CIQ de Venelles) souhaite que RFF fasse un effort pour sécuriser les passages à niveau, et notamment celui de Venelles.

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)

Yves CROZET préconise, plutôt que de remettre en cause le « tout voiture », d'œuvrer pour que les usagers comprennent que les problèmes de l'automobile (pollution, bruit, consommation d'espace, coût du pétrole...) iront croissant. A l'horizon 2015-2020, 15 à 20 minutes supplémentaires seront nécessaires pour parcourir le même trajet en voiture. Pour développer le transport en commun, les pouvoirs politiques devront dégrader les conditions de circulation des automobiles et préparer les populations à accepter une augmentation des impôts car, souligne Yves CROZET, « *le train coûte cher en subventions* ».

Sylvain MAGNAC, un habitant de Venelles, demande à Mme Joissains-Masini, pourquoi elle a créé une ligne d'autocar CPA concurrente de la ligne de chemin de fer Aix-Pertuis.

Mme JOISSAINS-MASINI a répondu aux demandes pressantes des habitants de Peyrolles, Meyrargues, St Paul de Durance, Jouques, qui n'étaient pas satisfaits du service offert par la ligne SNCF.

Luc PAGANI (association Venelles Environnement) réclame depuis plusieurs années l'ouverture d'une halte à Venelles sur la ligne Pertuis-Aix-Marseille : il pense que cette halte sera un bon moyen de remplir le train. Par ailleurs, il déplore le manque de fréquence et de régularité des TER dans la région, qui fait préférer à beaucoup la voiture. Il est pour sa part un adepte du co-voiturage.

Pierre SARACINO reconnaît que les problèmes de régularité sont importants dans la région, en raison de la saturation des infrastructures et des gares. Le taux de régularité est de 82 %. Il insiste sur le fait que la mise en service de la LGV PACA, en ce qu'elle libérera les infrastructures actuelles, permettra une augmentation de la fréquence des TER et de leur fiabilité.

Fleur SKRIVAN défend une approche globale de la problématique : « *L'augmentation des impôts pour financer les TER peut se comprendre, parce que le report modal de la voiture sur le train permet de diminuer d'autres coûts (pollution, accidents de la route, etc.).* »

Quelle politique régionale en matière de développement des TER ? (Fleur SKRIVAN, conseillère régionale PACA)

Fleur SKRIVAN décrit la politique menée par le Conseil régional depuis 1998. Le Conseil régional a d'abord œuvré pour une politique active de l'offre. Le nombre de trains quotidiens sur l'ensemble du territoire est passé de moins de 280 il y a 7 ans à 530 aujourd'hui. La croissance du trafic (+ 60 %) a été un peu supérieure à la croissance de l'offre. Cette augmentation de l'offre a été rendue possible parce qu'il restait des capacités résiduelles, mais aujourd'hui, sur beaucoup de sections de ligne, la progression du nombre de TER dans l'état actuel des infrastructures n'est plus

possible. C'est la raison pour laquelle la région est favorable à la LGV PACA. « *La réalisation de capacités ferroviaires supplémentaires dédiée 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.* »

Fleur SKRIVAN souligne que le Conseil régional a placé le développement des TER comme l'une des priorités du contrat de plan Etat-Région et a prévu de financer 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 décision de financement et vont pouvoir entrer dans des phases actives de réalisation.

Comme de nombreux intervenants avant elles, Mme SKRIVAN souhaite que les nouvelles gares de la LGV soient placées à l'intersection des lignes existantes, afin de favoriser la complémentarité TGV/TER. Concernant la part que prendra la région dans les dessertes TER grande vitesse inter-cités, Mme SKRIVAN estime que « *trop d'incertitudes subsistent encore pour dire quel sera le rôle de la région dans ce domaine* ».

Pour Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier, il faut procéder dans l'ordre et commencer par faire un véritable RER entre Aix et Marseille. A partir de là, toutes les autres lignes (Pertuis-Aix, Carnoules-Gardannes ou Puyloubier-Aix) fonctionneront.

Pierre SARACINO compte beaucoup sur les travaux d'amélioration de Marseille-Aix prévus au contrat de plan pour améliorer Marseille-Aix-Pertuis

Jean-Claude PERNOUD (Train avenir du Centre Var) appelle la région PACA à prendre acte du désengagement de l'Etat et à prendre en main les transports régionaux, comme l'a fait la région Rhône-Alpes.

Maurice WELLHOFF, directeur du Centre permanent d'initiation à la forêt à Peyrolles, demande instamment que les gares de la LGV soient en centre ville ou sinon qu'elles soient desservies par des transports en commun en site propre.

Pierre SARACINO assure que le souhait de la SNCF est que les gares nouvelles soient situées à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique et que la gare nouvelle soit desservie 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 signale que la déclaration d'utilité publique (DUP) sur la D9 qui relie Aix ville à Aix TGV et qui a été cassée en Conseil d'Etat sur revendication des riverains, est en train de se remettre en place sous l'égide du Conseil général : « *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 ». Elle indique que des négociations sont en cours entre le Conseil général et la CPA pour l'exploitation de la ligne Aix Ville-Aix TGV. Ces négociations, elle le reconnaît, sont difficiles, mais elle insiste sur le fait que les deux partenaires sont soucieux de faire en sorte que cette ligne fonctionne pour le plus grand bien des voyageurs.

Monsieur ARNAUD (association territoire Pays salyen) demande à Monsieur Saracino de communiquer à Mmes Joissains et Skrivan les difficultés techniques que la SNCF rencontre pour ouvrir la ligne Aix-Marseille-Vitrolles.

Pierre SARACINO (SNCF) est disposé à participer à une demande technique. Pour autant, il rappelle que la responsabilité de la réouverture d'une ligne revient au gestionnaire d'infrastructures RFF avec les autorités publiques qui souhaitent intervenir sur le dossier.

Jean-Claude PERNOUD signale qu'une étude est actuellement conduite par le Conseil général des Bouches-du-Rhône concernant une intermodalité dans le secteur de l'Arbois. Si la ligne Carnoules-Gardanne était connectée à Aix TGV, cela permettrait d'avoir des TER directs par la ligne grande vitesse jusqu'à Marseille sans passer par la ligne traditionnelle. Par ailleurs, les TGV direct Paris-Nice pourraient passer par Carnoules-Gardanne, libérant ainsi des sillons sur le littoral.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, apporte des explications sur la manière dont RFF mène un projet. Les intervenants dans le cadre d'une ouverture de ligne sont :

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

Bernard GYSSELS l'affirme, « *RFF est prêt à travailler sur tout développement du réseau ferroviaire.* »

Aux yeux de Mme JOISSAINS-MASINI, Aix-Rognac est 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) est opposé à la construction d'une gare à Cuers car, outre le fait qu'elle détruira plus de 100 ha de terres agricoles, cette gare ne sera pas interconnectée avec les réseaux existants.

Pour Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, il est exclu d'attendre 15 ans pour que la situation des transports dans la région s'améliore. Il faut agir dès à présent et faire en sorte que les réalisations immédiates s'inscrivent dans le futur schéma de la LGV PACA. Il réaffirme que la nouvelle ligne doit s'arrêter dans les centres-villes. Sur le chapitre du financement, il pense que des 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, constate que la région a 30 ans de retard dans les transports collectifs, à cause du manque de coordination entre les différents acteurs et interpelle les élus présents dans la salle et à la tribune : « *Quand les collectivités territoriales sur notre secteur se réuniront pour mettre tous leurs dossiers à plat et travailler de façon transparente pour aménager notre territoire ?* »

Claude VALLETTE fait valoir que les deux communautés d'Aix et de Marseille ont commencé à mettre en œuvre cette nouvelle gouvernance : « *L'aire métropolitaine est en marche : c'est une notion sur laquelle il faut s'appuyer pour aller plus loin dans la gouvernance commune.* »

Mme JOISSAINS-MASINI appuie ses propos « *Il faut agir vite pour régler les deux problèmes cruciaux que rencontrent nos territoires : le problème des transports et le problème de l'habitat* ». C'est pour agir vite qu'elle a uni ses efforts avec ceux de la communauté de Marseille.

Fleur SKRIVAN affirme que la région a pleinement joué son rôle pour permettre la réalisation du doublement partiel de la ligne Aix-Marseille (ouverture en 2008).

Cyril DI MÉO, conseiller municipal Vert d'Aix-en-Provence, interpelle Mme Joissains sur sa politique en matière de transport. Augmentation des places de parking, construction d'une gare routière éloignée de la gare SNCF... Monsieur DI MÉO doute que cette politique soit efficace pour réduire la circulation automobile en ville. Monsieur DI MÉO milite, comme d'autres, pour que les nouvelles gares de la LGV soient des gares de centre ville.

Yves CROZET fait valoir que la logique du TGV n'est pas de s'arrêter dans toutes les gares. Il invite les décideurs à s'inspirer de l'expérience de Besançon, où des systèmes de bus et de taxi à la demande ont été mis en place pour desservir la gare TGV.

Mme JOISSAINS-MASINI pense que la création de parkings permettra aux automobilistes de laisser leurs véhicules et de libérer les centres-villes. Par ailleurs, elle indique que la nouvelle gare routière, qui sortira de terre en 2007-2008, sera reliée à la gare SNCF du centre ville.

Mireille de PORTALON d'ESPAGNET a le sentiment que le LGV PACA n'est pas faite pour les Provençaux, mais pour les Parisiens.

A la demande de Bernard DESTROST (association de sauvegarde de l'environnement de Cuges), Claude VALLETTE précise que, dans le scénario qui passe par Marseille, il est prévu 4 voies tout le long du parcours pour régler l'ensemble des problèmes : les TER ne seront pas diminués, bien au contraire.

François PLESNER (CIQ de Peyrolles) demande si les solutions d'amélioration des TER pourraient être envisagées comme substitution de la LGV PACA.

Fleur SKRIVAN répond par la négative, ce que confirme Lise MERMILLOD (RFF). La ligne Marseille-Vintimille, 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 et n'apporterait pas les avantages que la LGV apportera, à savoir la grande vitesse et la grande capacité.

François FEUILLADE, directeur des transports de la communauté d'agglomération de Nice, s'interroge sur la garantie qu'ont les habitants de l'est de la région de voir les TGV rester prioritaires.

Bernard GYSSELS (RFF) précise qu'il y a dans Marseille 2 voies sur lesquelles vont circuler des trains rapides (TGV, trains intercitys, TER semi-directs) et 2 voies sur lesquelles circulent les trains omnibus.

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 RFF)

RFF estime à plus de 2 millions le nombre de déplacements motorisés quotidiens en 2020 entre les agglomérations de la région. 20 % de ces flux sont des déplacements de moyenne distance, qui sont moins sensibles à l'offre TER, trop lente. Sur de telles liaisons, la LGV offre la possibilité de développer de nouveaux services à grande vitesse au sein de la région, à l'instar de ce qui vient d'être fait dans la région Nord-Pas-de-Calais. Il serait intéressant de développer les missions suivantes :

- Marseille-Toulon centre-Nord Toulon-Nice ;
- Marseille-Nice à grande vitesse ;
- Marseille-Est Var Fréjus-Cannes-Antibes.

Le train serait plus rapide que la voiture pour toutes les liaisons intercitys et gagnerait des parts de marché. RFF a estimé entre 1 000 et 2 000 le nombre de voyageurs qui chaque jour délaisseront leur voiture. Avec la LGV PACA, « *les métropoles de la région 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)

L'offre 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. Cette solution a été négociée assez longuement avec la SNCF pour mettre à profit les voies et rames TGV qui ne sont pas complètement remplies au-delà de Lille ou qui sont inutilisées à certains moments de la journée pour desservir Dunkerque, Calais, Boulogne et depuis peu Arras.

Le service du TER grande vitesse est composé de deux types de services :

- des TGV Nord-Europe dans lesquels des places sont réservées par la région pour les voyageurs régionaux ;
- des trains à grande vitesse affrétés par la région et entièrement dédiés aux usagers du TER (à partir de décembre 2003).

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. Les temps de parcours sont beaucoup plus courts en TGV qu'en train classique. Les fréquences des TER GV sont de 5 allers et retours sur Dunkerque-Lille, 7 allers et retours sur Calais-Lille et 5 allers et retours sur Boulogne-Lille. Cette desserte en TGV GV vient s'ajouter à une desserte de 10 à 15 TER classiques. Ce nouveau service rencontre un franc succès. Depuis le renforcement de l'offre TER grande vitesse en décembre 2003, il a été enregistré 54 % de fréquentation supplémentaire, dont 68 % sur Dunkerque-Lille.

Jean GONELLA (FARE Sud) dénonce les erreurs commises lors de la conception du TGV Méditerranée, et notamment l'absence de connexion entre les gares TGV de Valence, Avignon, Aix et les gares de centre ville et la suppression des trains de grandes lignes dans la vallée du Rhône.

Alain SEGUIN (SNCF) a confiance dans les correspondances TGV/TER sur la LGV PACA. Depuis le début, assure-t-il, RFF et la SNCF travaillent pour situer prioritairement les gares nouvelles éventuelles à l'intersection entre les lignes classiques et la ligne nouvelle. Il pense que l'autorité organisatrice des transports de PACA a la volonté de faire mieux que son homologue de Rhône-Alpes.

Pierre SEUX (Un train entre Gardanne et le Var) réclame des chiffres fiables sur le nombre de déplacements intercités entre les agglomérations de la région.

Lise MERMILLOD (RFF) répond que 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.

Michel LEBOEUF, directeur du développement grandes lignes de la SNCF, souligne que le marché passé entre la SNCF et la région Nord-Pas-de-Calais est un marché gagnant-gagnant. La région utilise du capital qui aurait moins bien été utilisé si les TER grande vitesse n'avaient pas été mis en place. Réciproquement, la région tire avantage de ce partenariat. Au lieu de payer des mouvements à vide pour ramener les rames à l'atelier de maintenance 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.

La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA (Dominique SUDRE-MONTOYA, Direction régionale de l'Équipement PACA)

Dominique SUDRE-MONTOYA apporte des éléments sur les déplacements routiers de personnes entre les principales agglomérations de la région PACA. Elle compare ensuite la situation du trafic à l'heure actuelle et en 2020, avant de conclure sur la nécessité de 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* ».

Olivier KLEIN se fait l'écho d'une question posée dans la salle : la LGV PACA permet-elle le report modal ?

Lise MERMILLOD répond qu'avec la LGV PACA, ce sont près de 5 000 voitures/an qui seront reportées de la route vers le train.

Hervé GUERRERA, parti occitan, s'appuyant sur les nuisances de la gare de l'Arbois, défend le scénario n°1 : il ne veut pas entendre parler de gare nouvelle.

C'est aussi le point de vue de Claude JULLIEN (FNAUT-PACA), qui considère que le scénario n°1 est le seul qui permette de mettre en ligne toutes les agglomérations du littoral PACA.

Michel CROC, directeur régional de RFF, invite à ne pas raisonner à une échelle de temps trop courte. Il pense que la gare d'Aix TGV trouvera sa fonction métropolitaine dans 10 ans. Il rappelle que cette gare a été conçue avec une possibilité de raccordement ferroviaire vers Aix-Rognac : ce projet sera concrétisé lorsque les collectivités et RFF auront discuté ensemble de sa réalisation. Par ailleurs, il indique que le Conseil général des Bouches-du-Rhône avait un projet de site propre entre Aix Les Milles, la gare de l'Arbois et Marignane qui n'a pas franchi le stade de la DUP.

Joëlle DURIS, adjointe au maire de Cabriès, préconise, plutôt que d'investir 160 millions d'euros dans la réhabilitation de la ligne Aix-Marseille d'investir dans la liaison Aix Ville et Aix TGV.

Michel CROC répond que, lorsque 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 WOLKOWITCH (Conseil régional PACA) précise que, sur la ligne Marseille-Aix le trafic se partage en quatre quarts : Aix-marseille, Gardanne-Aix, Gardanne-Marseille, cabotage sur la ligne.

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

Claude BAYLE cite l'exemple de la ligne Avignon-Aix Press qui est exploitée par les Rapides du sud-est, une filiale du groupe Transdev, pour montrer que l'autocar est complémentaire du train dans un certain nombre de cas. Dans ce cas, la Région apporte une aide à l'exploitation de 2,8 cts d'euro par kilomètre voyageur à comparer à d'autres modes de transport. Cette ligne pourrait même avec un léger effort de communication devenir excédentaire. Pour Claude BAYLE, « *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.* » Cette attitude est d'autant plus dommageable que l'autocar peut dans certains cas apporter un meilleur service au voyageur que d'autres modes de déplacement, train compris, pour un investissement relativement peu élevé et avec un résultat positif pour l'environnement.

Jean-Claude PERNOUD (Le train Avenir du Centre Var) a posé au dernier comité de ligne la question suivante : pourquoi ne pas mettre en place une liaison Nice-Aix TGV qui s'arrête à Brignoles ?

Pierre SARACINO indique que la réponse sera donnée au prochain comité de ligne.

Michèle CHAIX (Collectif TGV Sud Var) prend appui sur les problèmes actuels d'Aix TGV pour rejeter la construction d'une nouvelle gare au nord de Toulon.

Suzanne LAMOUREUX (CIQ de Venelles) sollicite des explications sur la 3^{ème} gare qui est envisagée dans le pays d'Aix.

Bernard GYSSELS (RFF) revient en détail sur les 3 scénarios approfondis.

Jean CHORRO, vice-président au transport de la communauté du pays d'Aix, est favorable à une liaison Paris-Avignon-Aix TGV-Marseille Blancarde et affirme que « *le reste ne se fera pas* ».

Fleur SKRIVAN répète que, pour la région, il est difficile de se prononcer sur un projet de TER à grande vitesse, sans savoir ce que sera l'offre de la SNCF sur le Nice-Marseille.

Les enjeux d'une desserte intercités (Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA)

Jean-Pierre ESTELA préconise de développer la solution du tram-train pour relier Aix TGV à Marignane. Par ailleurs, il souhaite que l'accent soit mis sur la lutte contre l'étalement urbain : « *On ne pourra pas continuer à faire des villes à l'horizontale, qui consomment tout l'espace.* » Enfin, il souligne la nécessité de concevoir un réseau maillé et d'élaborer un véritable schéma régional de transport.

Alain SEGUIN, directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille, détaille le services intercités que pourrait offrir la SNCF. Avec la LGV PACA, la desserte imaginée par la SNCF permet d'offrir en desserte intercités une vingtaine de dessertes quotidiennes avec les TGV jonction, pour des temps de parcours Marseille-Nice en 1 h 25. En ajoutant certains TGV qui s'arrêtent à Toulon nord et à Nice, ce serait 30 trains quotidiens qui seraient proposés. Avec une telle offre, le trafic est estimé à 4,4 millions de voyageurs

Maurice WELLHOFF, directeur du Centre permanent d'initiation à la forêt à Peyrolles, considère que, pour faire changer les comportements, il ne faut pas se contenter de demi-mesures : « *Ce que fait la région pour les transports régionaux, c'est mieux qu'avant, mais ce n'est pas suffisant.* »

Jean-Marc MAURIC (coordination varoise des opposants) fait part de ses inquiétudes sur le financement de ce projet de LGV, qui va profiter aux Parisiens, et non pas aux Provençaux.

Olivier KLEIN l'invite à participer à l'atelier pédagogique sur le financement le 25 mai.

Un représentant de la SNCF explique que 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. Elle devra donc être complétée par une desserte régionale.

Danièle HAUG invite les Niçois qui veulent se rendre rapidement vers le nord à passer par l'Italie : « *Ainsi on ferait l'économie d'un TGV qui traverse la Provence et on pourrait développer les trains intercités entre Marseille, Toulon et Nice.* »

Gérard ZABINI, Président de la fédération des CIQ du pays d'Aix, appelle les décideurs à concevoir une ligne pour les besoins de la région en 2020 : dans 20 ans, il faudra que la ligne desserve l'arrière-pays car le littoral sera saturé.

Jean-Pierre ALMAIDA trouve que le projet Aix-Marseille manque d'ambition compte tenu du bassin de population desservi : il réclame un doublement complet de la ligne.

Michel CROC, directeur régional de RFF, explique que le projet de LGV PACA 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 (MNLE PACA) milite pour une densification des transports et de l'habitat.

Jean-Claude PERNOUD rapporte les propos que lui a tenus un représentant de la direction des transports à Paris : « *Vous n'avez pas d'hommes politiques pour vous défendre* ».

Une participante demande pourquoi le cahier d'acteur du pays d'Aix a été refusé.

Il lui est répondu que 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.