

**Atelier de présentation des solutions alternatives
dans le cadre du débat public LGV PACA
à Marseille le 16 juin 2005**

| | |
|--|-----------|
| Présentation des solutions alternatives | 2 |
| I. Solutions alternatives « Haut Var, Centre Var » | 2 |
| Jean-Paul DEO, Président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence | |
| Bernard DESTROST, Secrétaire de l'Association de Sauvegarde Environnement Cuges | |
| Gaston GARENNE, Association Le Train Avenir du Centre Var | |
| II. Solutions alternatives « ligne existante » | 13 |
| Jean-Pierre FOUQUET, Groupe Les Vers, Conseil municipal de Marseille | |
| Louis GERMAIN, Président de l'Association pour la Sauvegarde du patrimoine roussetain | |
| Jean-Marc MAURIC, membre du Conseil d'administration de la Confédération paysanne du Var | |
| III. Solutions alternatives « gares centres – gares nouvelles » | 26 |
| Jacques MATTEODO, ingénieur retraité | |
| Christine CESARI-GEIGER, Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes | |
| Pierre QUILLIET, Président de l'Association des Voyageurs du Moyen-Var, FNAUT PACA | |
| IV. Solutions alternatives « littorales » | 38 |
| André GILLET, Conseiller technique à Toulon Provence Méditerranée | |
| Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole | |
| Jacques MOLINARI, Secrétaire général du GIR MARALPIN | |
| Présentation des risques de nuisances sonores liées à une LGV | 49 |
| Etienne HANNECART, UDV 84 | |

Philippe MARZOLF (CPDP)

Mesdames et messieurs, bonjour. Merci d'être présents pour cet atelier sur la présentation des solutions alternatives dans le cadre du débat public LGV PACA. Nous avons décidé d'organiser un atelier pédagogique de présentation des solutions alternatives, parce qu'il nous a semblé, au cours des trois mois de débat qui viennent de s'écouler, plusieurs acteurs ont proposé des solutions alternatives aux projets proposés par le maître d'ouvrage, RFF, SNCF et ses partenaires. Il nous a semblé important que les acteurs aient un peu plus de temps pour présenter leur solution. Nous avons classé les solutions alternatives en 4 familles : « Haut Var, Centre Var », « lignes existantes », « gare centre gare nouvelle » et « ligne littorale », avec 3 intervenants à chaque fois. Nous vous proposons, pour chaque famille de solutions, d'écouter d'abord les trois intervenants qui proposent une solution alternative (chacun disposera de 10 minutes au maximum). Ensuite, nous donnerons la parole à RFF pour qu'il réagisse. Puis, nous donnerons la parole au public pour des remarques ou des questions. Je vous propose de démarrer tout de suite.

Présentation des solutions alternatives

I. Solutions alternatives « Haut Var, Centre Var »

Jean-Paul DEO, Président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence

Mesdames et messieurs, bonjour. Je suis entrepreneur, j'appartiens donc à ce que l'on a coutume d'appeler « le monde économique ». Je suis également président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence. Je suis un citoyen itinérant dans la région PACA. J'habite Aix-en-Provence, mes implantations principales se trouvent à Aix, à Marseille et à Nice. Ma PME emploie 70 personnes.

Nous manifestons un vif intérêt pour cette LGV. A ce titre, nous tenons à remercier RFF d'avoir inclus dans ses grands projets notre ligne. Si l'on admet que l'indice de performance d'une société est directement lié aux vitesses de ses communications, on ne peut que se rendre à l'évidence : cette LGV est fondamentale pour la région méditerranéenne.

La LGV PACA associée au projet Iter constitue une opportunité pour désenclaver le territoire des Alpes du Sud et le Val de Durance.

Les territoires de l'arrière-pays (Centre et Nord Var, Alpes du Sud, Nord Aix) se caractérisent par une densité de population de 20 hab/km² contre 500 hab/km² sur le littoral : ils constituent une réserve foncière qui n'est pas négligeable.

Mon siège social est situé à Manosque : je suis souvent en aller et retour inverse de la population qui descend travailler sur le bassin aixois et sur la région de Marseille. Je m'aperçois bien que la population d'actifs est nombreuse à habiter dans les territoires de l'arrière-pays.

Pour nous, le tracé « Nord Aix » représente une opportunité fabuleuse, à condition qu'une gare Iter soit implantée entre Meyrargues et Peyrolles. Ce tracé aurait dû être retenu dans les scénarios approfondis.

Cela dit, nous ne nous faisons pas trop d'illusions : nous savons que Madame le député maire d'Aix refuse toute nouvelle traversée de son territoire et qu'en outre, les départements du littoral pèsent d'un poids certain dans les contributions financières. Nous sommes le « Petit Poucet » de la région PACA et nous ne nous faisons pas trop d'illusions quant à la part prépondérante de notre contribution. Néanmoins, nous voulons participer à ce débat et vous donner les impératifs que nous avons pour l'aménagement de nos territoires.

Que RFF nous mette une interconnexion comme le préconise la communauté urbaine, c'est l'essentiel de notre demande.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Il n'y a pas de « Petit Poucet » dans le débat public. En application du principe d'équivalence, tout le monde a le droit de s'exprimer et de faire valoir ses arguments.

Bernard DESTROST, Secrétaire de l'Association Sauvegarde Environnement Cuges

Mesdames messieurs, monsieur le président, bonsoir. Nous, au niveau de l'association, nous nous sommes prononcés depuis le début pour le train. Toutefois, nous défendons un équilibre qui additionne le coût, le développement global et durable de toute la région PACA y compris les Alpes et l'impact sur l'environnement conformément aux directives du CIADT.

Avant de commencer à présenter notre projet, nous voulons vous parler du scénario par Marseille. Ce scénario ne correspond pas aux directives pour les raisons suivantes.

Tout d'abord, le temps de parcours. Cet itinéraire est le moins rapide pour relier la Côte d'Azur au nord de l'Europe. De plus, il utilise un corridor ferroviaire existant sur lequel la vitesse sera limitée à 160 km/h. Simplement 44 km de voies nouvelles, ce qui posera problème en terme d'incidence sur ces lignes. Aucune voie de dégagement ne sera prévue à cet effet. S'il y a un problème sur les lignes anciennes, la SNCF n'aura aucune voie de dégagement.

Un impact destructeur sur l'environnement. Des nuisances toujours plus grandes pour les riverains, plus particulièrement le long de l'Huveaune, coincés entre l'autoroute A 50 et les périmètres Seveso. Prétendre que ce tracé est le moins impactant pour les populations, c'est ne pas tenir compte des Marseillais qui ont subi les nuisances liées à la création du métro, de la L2 et maintenant du tramway. C'est oublier aussi les Pennois, les Aubagnais, les Gémenosiens, qui seront impactés par ce tracé.

Un impact destructeur pour Cuges, qui doit sa singularité au fait que c'est un poljé, le plus grand d'Europe.

La plaine de Cuges les Pins est une dépression fermée où les nuisances sonores occasionnées par le passage d'un TGV ne pourront qu'être amplifiées. A ce sujet, je voudrais faire part du courrier adressé à Monsieur le président, en date du 26 mai, par Monsieur Argyriadis, géologue, docteur ès sciences, demeurant à la Cadière d'Azur : « Ce tracé suit de Gémenos à Néoules par Cuges une faille majeure de l'édifice structural de la région dont nous discutons actuellement la nature exacte (chevauchement ou faille inverse). Dans tous les cas, cet accident met en contact des calcaires mésozoïques extrêmement karstifiés au sud avec des formations allochtones au nord de la Ste

Baume qui comprenne du Trias gypsifère. La ligne devrait donc suivre une région truffée de cavités karstiques très importantes et très nombreuses. Elle ne manquera pas de perturber aussi gravement le comportement en aval des aquifères karstiques de la région, dont certains ont une importance majeure. Il suffit de se rappeler que la grande résurgence de Port-Miou et de Cassis est alimentée par ces aquifères. Il serait vraiment dommage que les imprévoyances qui ont marqué la campagne de percement du tunnel de Toulon ne puissent servir d'exemple ».

De plus, aux dires de RFF, notre village offre des paysages d'une grande simplicité et d'une grande force, groupé autour de ses trois clochers, qui donne une impression idyllique de la campagne provençale préservée. La traversée de notre poljé entraînera fatalement des nuisances sonores irréversibles, car notre plaine deviendra une véritable caisse de résonance.

Un développement durable sacrifié. Pourquoi s'obstiner à concentrer nos infrastructures sur le littoral de la région PACA alors que le nord de cette région, notamment les départements alpins sont sous dimensionnés et qu'ils revendiquent légitimement les infrastructures nécessaires à leur développement ?

Des contraintes techniques insurmontables. Dès la sortie du tunnel des Pennes-Mirabeau, comment réaliser des travaux sans couper le trafic actuel ?

Enfin et surtout le coût que pourrait représenter un tracé par Marseille. Lorsqu'on connaît la topographie des territoires à traverser et les incertitudes que représentent la réalisation de tunnels (entre 30 et 100 millions d'euros/km) et la réalisation d'ouvrages, lorsqu'on additionne le coût de deux gares, l'une à Marseille et l'autre à Toulon, lorsqu'on connaît le coût des terrains qu'il faudra acquérir pour la réalisation de cette LGV, notamment sur le littoral, comment prétendre aujourd'hui que le tracé par Marseille et par Toulon est d'un coût se rapprochant des autres tracés ? Permettez-moi d'en douter.

Pour finir, une autre incertitude. La SNCF est-elle vraiment pour la création d'une 2^{ème} gare dans Marseille à la Blancarde ? Aux dires de Monsieur Seguin, je ne pense pas que ce soit voulu par la SNCF.

Concernant l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, aucune volonté politique n'a été affirmée de vouloir construire cet axe ferroviaire entre Barcelone et Gênes. Pour preuve, le projet Montpellier-Perpignan n'a pas été retenu par le CIADT. Concernant le raccordement de la LGV à l'est de Nice en direction de Gênes, aujourd'hui ce n'est pas d'actualité. Et en ce qui concerne le fret, la SNCF et RFF ont été clairs à ce sujet. Un transport ferroviaire fret n'est pas prévu par le sud. Il se fera par Lyon via Turin. Quid donc de l'arc méditerranéen sur le fret ? Si l'on veut faire l'arc méditerranéen, il faut associer les voyageurs et le fret, mais aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Quand bien même, l'obligation de placer Marseille en ligne entre l'Italie et l'Espagne n'est pas une priorité, dans la mesure où cette ville bénéficie déjà d'une desserte. De plus, dans 20 ans, l'aire métropolitaine marseillaise, bloquée au sud par la mer, ne pourra évoluer que vers le nord vers la ville d'Aix-en-Provence.

Concernant les TER, aujourd'hui on constate que 80 % des déplacements sont motorisés dans l'aire marseillaise. La part du train est décevante, elle ne représente que 0,3 % des déplacements. Pour inverser cette tendance, il est nécessaire d'améliorer rapidement les infrastructures existantes comme décidé dans le contrat de plan Etat-région (doublement partiel de la ligne Marseille-Aix, 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne...) d'imaginer autour des gares TGV des dessertes de banlieue adaptées privilégiant des solutions multimodales, TER, bus, tramway, métro, et surtout d'améliorer

le service avec des dessertes rythmées, de bonnes fréquences de passage et une bonne intermodalité tarifaire.

Vous allez nous dire, alors que proposez-vous ?



Il nous paraissait naturel d'imaginer la future LGV au départ d'Aix Sud ou Aix Nord. La gare de l'Arbois avait été imaginée à l'époque autour de ce scénario. Mais aujourd'hui, notre préférence s'oriente vers un itinéraire Nord Aix - Nord Ste Victoire pour se raccorder sur la ligne existante à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l'A8. Deux nouvelles gares seraient réalisées : l'une au nord d'Aix-en-Provence, à l'intersection de la ligne de chemin de fer Val de Durance, et l'autre à l'est du Var, à l'intersection de la ligne classique reliant Nice, Toulon et Marseille.

Le temps de parcours de l'itinéraire que nous proposons est l'un des plus compétitifs. Le meilleur temps de parcours entre l'agglomération azurée et le nord de l'Europe, des temps de parcours entre Nice et Marseille raisonnables ne dépassant pas 1 h 15 environ.

Un impact sur l'environnement acceptable. Cet itinéraire aurait l'avantage d'éviter les grands sites de la Ste Victoire, de la Ste Baume, de la forêt domaniale de Maurières, le Massif des Maures, le plateau de l'Issole, la Roquebrussane et surtout il éviterait les bassins agricoles et viticoles des AOC de Carcès, Cotignac, Entrecasteaux, Lorgues, etc. Au sud, il évite également la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges-les-Pins. Il épargne aussi les régions à forte densité de population, notamment les agglomérations marseillaise, aixoise et toulonnaise.

Ce tracé prend en compte le développement durable. La création d'une gare au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d'assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s'inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2^{ème} gare située à l'est du département du Var permettrait d'irriguer une grande partie de cette région.

Compte tenu du peu de tunnels et du non débranchement vers Toulon, son coût est de loin le plus attractif.

Et Toulon dans ce scénario ? Il faut rappeler qu'aujourd'hui, Toulon centre est desservi par des TGV avec des temps de parcours sur Paris de 3 h 40 environ.

L'aménagement de la voie existante, notamment par la création de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, les aménagements techniques dans les environs de Saint-Cyr, la libération de sillons sur cet axe ferroviaire devraient permettre, rapidement et à moindre frais, aux habitants de l'agglomération toulonnaise de rejoindre Paris dans des temps raisonnables (3 h 20 environ).

Gaston GARENNE, Association Le train avenir du Centre Var

En mai a eu lieu à la région un colloque ayant pour thème la mobilité dans la PACA, mais la mobilité n'existe que sur le littoral, là où sont les trains. Partout ailleurs, c'est l'anarchie. La circulation automobile s'asphyxie dans les bouchons qu'elle provoque à l'approche des grandes villes, et ce n'est pas la LGV qui changera cette situation.

Le Centre et le Haut Var sont abandonnés à eux-mêmes. Ce ne sont pas les quelques cars pris dans la circulation qui changent quoi que ce soit.

Nous ne pouvons accepter un projet qui ne freinerait pas réellement le taux de pollution. Les centaines de voitures faisant l'aller et retour entre Marseille et Nice : là-dessus, aucune étude n'a été faite, ce qu'a regretté en son temps Monsieur Pernoud. N'est-ce pas suffisant de voir les habitants de Fos, Marseille et des Bouches-du-Rhône souffrir de cette peste, simplement pour gagner 20 minutes à l'arrivée de Toulon ? Tout projet ne réduisant pas la pollution automobile doit être abandonné. Le nombre de voitures en circulation est causé en majorité par des gens de l'intérieur, du Centre Var et du Haut Var, qui, privés de transport digne de ce nom, sont obligés d'utiliser leur voiture. Il y a un mouvement de 80 000 voitures du Centre Var en direction des bassins d'emplois de Toulon, Marseille, Aubagne, Aix, Nice. Pour Aix et Marseille, il faut rajouter les déplacements des étudiants.

Pour voir le trafic automobile dans l'arrière-pays nettement baisser, il faut absolument rouvrir la ligne Carnoules-Gardanne. Elle existe, elle est roulante, sa réouverture et sa modernisation dans quelques années apporterait aux habitants du Centre Var livrés à eux-mêmes les TER tant attendus. Dans un 1^{er} temps, elle accepterait, en plus des TER, les 4 convois AR directs Paris-Nice, soulageant ainsi les lignes littorales. Un arrêt impératif à Brignoles autoriserait l'accès aux TGV des 21 000 clients achetant aujourd'hui leur billet dans une gare sans train. Les Varois se rendant à leur travail en TER, Marseille ne serait plus asphyxié par leurs véhicules. Les Marseillais pourraient ranger les horodateurs et stationner gratuitement dans leur ville. Nous pensons que Carnoules-Gardanne est rentable par le bassin de 150 000 habitants qu'il desservirait. Les véhicules envahissent les routes matin et soir. Imaginez un LGV littorale insérée dans une campagne sans train qui subirait toujours les embouteillages actuels.

Notre réseau ferré régional est le seul à ne pas posséder une voie de secours pour pérenniser le trafic. Exemple : train bloqué à Cuers en 2004 lors d'un accident d'automobile sur la voie.

La ligne est en place : donc pas d'atteinte à l'environnement, un endettement léger, alors que suite à la décentralisation, l'augmentation des impôts plane au-dessus de nos têtes.

Pour des raisons inverses au siècle dernier, envisageons la reconstruction du Central Var, le Nice-Meyrargues. C'est le tracé le plus direct pour rejoindre Nice. Ce tracé ne serait pas réservé

uniquement au TGV, mais également au TER. Bien entendu, son tracé est à moderniser pour le rendre plus performant, évitant de suivre les courbes de niveau du siècle passé. Une gare arrêt vers Peyrolles ou Barjols (à fixer) faciliterait l'accès aux Alpines du sud et peut-être au futur Iter. RFF nous a dit dernièrement que le ballast ne pouvait convenir au TGV. C'est probable, mais le renforcer est mieux qu'en créer ailleurs de toutes pièces, au milieu des vignobles et de la campagne. Troisièmement, il serait important de renforcer les lignes du littoral afin de ne plus pénaliser sans cesse les TER au profit du TGV.

Au lendemain des incendies du tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus, il est urgent de rendre la priorité au transport par fer pour nous sortir du guêpier du tout autoroute que tous les gouvernements ont prôné depuis 50 ans. Serions-nous trop fiers pour imiter la Suisse ou l'Autriche ?

Dans le même temps, des parkings périphériques, l'extension du métro et des tramways achèveraient la trame d'un schéma de transport en commun devenu enfin cohérent. Dès lors, les bien pensants pourraient parler de cette « irrigation » du Var dont on nous rebat les oreilles, mais qui aujourd'hui n'existe pas et qui n'existera pas davantage demain même avec la LGV. Merci.

Olivier KLEIN (CPDP)

Vous avez proposé une reconstruction de la ligne Nice-Meyrargues. S'agit-il d'une reconstruction sur le tracé de l'ancienne ligne ou de la construction d'une ligne nouvelle qui suivrait cet itinéraire ?

Gaston GARENNE

Je vais vous faire une réponse de normand : les deux. Certains tronçons de l'ancienne ligne pourront être réutilisés mais d'autres seront à moderniser complètement.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La parole est maintenant à RFF.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je voudrais d'abord féliciter tous les acteurs du débat et les remercier pour leur contribution. Le débat n'est pas un point final, mais un commencement. Ce que mes collègues vont vous dire maintenant n'est pas un avis définitif. Ce sont les premières impressions et les premières questions, sachant que tout ce que vous avez apporté sera utile à la réflexion, à la prise de décision et aux études à mener ensuite si la décision est prise de poursuivre.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Le scénario « Haut Var » part de la LGV Méditerranée au niveau de Durance au Nord d'Aix et va ensuite en direction d'Est Var le plus directement possible.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce scénario a déjà été étudié par RFF.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

En effet, c'est en partie l'un des scénarios à 3 axes, sauf que la branche Est Var-Toulon Centre revient vers Toulon. C'est un mix entre une solution 2 axes et une solution 3 axes.

Le scénario « Centre Var » quant à lui démarre de la gare d'Aix TGV et reste le plus longtemps possible dans le couloir de l'A8, pour rejoindre Est Var.

Ces 2 hypothèses posent la question de la desserte de Toulon.

Nous avons essayé de répartir nos observations sur cette famille de scénarios en 3 thèmes : les opportunités, les fonctionnalités et les questions à approfondir.

Les opportunités - Les scénarios de la famille « Haut Var, Centre Var » permettent de desservir de nouveaux territoires (en créant une gare près de Meyrargues, vers Barjols ou à Brignoles), de rééquilibrer le développement régional vers les départements alpins et d'offrir une alternative à la concentration des activités et des populations sur le littoral

Les fonctionnalités - Ils assurent le meilleur temps de Paris vers la Côte d'Azur (autour de 3 h 35), mais corrélativement, ils allongent le temps de trajet entre Marseille et Nice (1 h 10 à 1 h 20) puisque les trains qui arrivent en gare de Marseille St Charles remonteraient pour prendre cette ligne nouvelle et pour aller en direction de Nice. Toulon n'est plus en ligne : comment desservir Toulon attaché à Marseille pour la desserte TGV ? Cela dit, Toulon serait desservi par la gare centre actuelle. Ces scénarios proposent de nouvelles gares : une gare pour Ister et le Val de Durance, une gare pour le haut Var, une gare pour le centre Var.

Les questions à approfondir -

- Quel niveau de desserte pour la Côte d'Azur ? Comme la Côte d'Azur se retrouve « seule », quelle desserte peut-on attendre par rapport à la proposition que nous avons faite sur une desserte pour Marseille et une desserte de Toulon et Nice associée ?
- Quel niveau de desserte pour Toulon, puisqu'il n'y aurait pas de tronçon de ligne nouvelle utilisée pour rejoindre Toulon ?
- Comment organiser les liaisons de l'arc méditerranéen entre Marseille, Toulon et Nice ? A partir du moment où les trains seraient à Marseille, ils emprunteraient la ligne existante pour rejoindre Toulon. Cela signifie qu'il y aurait lieu d'envisager des aménagements sur ce morceau de ligne existante.
- Quels aménagements entre Marseille, Toulon et Le Muy pour le développement du TGV, des intercity rapides et des TER de proximité ? C'est ce que j'évoquais précédemment. Puisqu'il n'y a pas de tronçon de ligne nouvelle, il faut absolument aménager le couloir existant.
- Et donc quels coûts ?

- Un moindre impact sur l'environnement ? Dans le scénario Haut Var, si l'on voulait reprendre, en partie, le tracé de la ligne historique Draguignan-Meyrargues, le relief n'est pas simple et l'urbanisation s'est faite autour de cette ligne (l'exploitation de cette ligne a été arrêtée en 1951). On peut quand même se poser beaucoup de questions sur l'ensemble de ces scénarios.
- On a parlé de Carnoules-Gardanne. On y reviendra dans les présentations qui vont suivre, notamment sur les scénarios alternatifs « ligne existante ». Par rapport à ces scénarios qui sont un mixte entre des solutions 2 axes et 3 axes, quel programme TER faudrait-il développer pour que cela fonctionne : la réouverture de Carnoules-Gardanne, une liaison entre Aix TGV, Aix Centre et le Val de Durance. Une autre hypothèse qui pourrait être regardée est, pour desservir les deux départements alpins, de se raccrocher à la LGV Méd au niveau d'Avignon TGV par la réouverture de Cavaillon-Pertuis.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avez-vous des éléments sur les coûts ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Dans les scénarios 3 axes, on est entre 5,3 et 6 milliards d'euros, auxquels il faut retirer 1 milliard d'euros puisque le tronçon de ligne nouvelle entre Est Var et Toulon ne serait pas réalisé ; dans les scénarios à 2 axes, on est entre 4,9 et 5,5 milliards d'euros.

Olivier KLEIN (CPDP)

On est plutôt dans le bas de l'enveloppe ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Oui.

Olivier KLEIN (CPDP)

Vous considérez que les lignes nouvelles à construire sont des lignes TGV, à 300 km/h. Or, me semble-t-il, dans les contre-propositions qui sont faites, notamment dans la première et dans la dernière, il est question de lignes moins rapides, avec plus de gares.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Nous développerons ces éléments après les exposés « ligne existante ».

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une réaction rapide de Monsieur Destrost.

Bernard DESTROST

On est en train de mélanger les TER et la grande vitesse. Les TER sont de la compétence de la Région, il ne faudrait pas l'oublier. Concernant les TER, des projets sont chiffrés et reconnus d'utilité publique et les travaux ne vont pas tarder à commencer, notamment entre Marseille et Aubagne. Cette partie est déjà budgétée, il ne faudra donc pas la rajouter pour alourdir le budget de la LGV PACA.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Pendant les près de quatre mois du débat public, le public a exprimé une demande forte de développer d'abord les TER avant la grande vitesse.

Bernard DESTROST

Tout à fait, mais je crois que s'il y a eu des omissions auparavant, il ne faut pas les repousser sur la LGV. Il ne faut pas mélanger les deux. Les Niçois ont besoin d'un temps de parcours performant. Si l'on ne propose pas aux Niçois un temps de parcours Paris-Nice acceptable pour un coût de ligne nouvelle raisonnable, on aura échoué.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La parole est au public.

Robert GIRAUDO (APEVV)

Ce projet n'est que l'addition des lubies des politiques : faire passer une LGV par Marseille, Toulon et Nice dans des temps de parcours réduits est impossible. On commence à voir des solutions qui ont quelques bons cotés, mais qui ne tiennent pas compte de ce qui a été dit pendant tout ce débat. Moi, j'ai retenu du débat que la région n'a pas besoin de LGV, mais a besoin de grande capacité et de TER. C'est ce qui est ressorti de tous les débats.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce n'est pas ce qui est ressorti dans les Alpes-Maritimes.

Robert GIRAUDO (APEVV)

Même dans les Alpes-Maritimes. On nous dit que la LGV est nécessaire au développement économique, touristique et démographique de la région. Or les statistiques montrent le contraire. Le Var a la plus forte progression démographique de France et est le 1^{er} département touristique de France. Au niveau économique, on s'aperçoit que plus la ville est située loin du TGV, plus le taux de chômage est bas. Je rappellerai pour mémoire que Marseille a un taux de chômage de 14 %, Toulon 12 % et Nice 10 %. Il ne faut pas dire que Nice a un besoin impératif d'être désenclavée, alors qu'aujourd'hui elle s'en sort mieux que les autres métropoles.

On veut aussi nous vendre que le TGV empêcherait la construction d'un nouvel aéroport. Or 1 million de passagers se reporteraient de l'avion vers le rail si la ligne nouvelle était faite. La ligne n'empêchera donc pas la saturation de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

On nous a dit aussi que la LGV devait enlever les voitures du réseau routier. Or la LGV ne permettra le report que de 5 000 voitures par jour sur les 150 000 existantes.

La LGV ne servira pas non plus au fret, puisque le fret passera par Turin.

La région a un besoin impératif non pas de LGV, mais de liaisons intercitys.

Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult

Y a-t-il une raison macroéconomique essentielle pour mettre le TGV à Toulon, alors qu'actuellement le TGV Marseille-Toulon par la voie normale met 38 minutes ?

André GILLET, conseiller technique à TPM

On n'a pas entendu la SNCF sur la fréquentation de ces hypothèses. Les tracés qui sont proposés permettent de relier correctement la vallée de la Durance et Nice à la ligne TGV Méditerranée en court-circuitant l'agglomération toulonnaise. Un certain nombre de personnes disent que Toulon est déjà desservi par Marseille et par la ligne actuelle, mais Toulon est desservi dans de mauvaises conditions. Entre Marseille et Toulon, il y a de nombreux retards et parfois même des suppressions de TER à cause de la saturation des voies actuelles. Mettre 3 voies sur Marseille-Toulon n'est pas facile. Dans de nombreuses communes, les 2 voies actuelles serpentent entre deux files d'immeubles. A certains endroits, on est très contraint par l'urbanisation : à Toulon, à Bandol, à Sanary, à St-Cyr, etc. Quand on fait le total du nombre d'habitants qui seraient impactés par un tel aménagement, on s'aperçoit que ce nombre est très élevé. Mais, là, je fais confiance à la CPDP, qui a commandé une étude qui vise à dire comment on pourrait améliorer le réseau actuel.

Philippe MARZOLF (CPDP)

L'étude ne dira pas cela. Nous avons demandé un dire d'expert pour regarder si les études réalisées par RFF sur l'amélioration de la ligne existante ont respecté, au niveau méthodologique, l'état de l'art et si les résultats sont objectifs.

André GILLET

L'amélioration du réseau existant a été chiffrée par RFF à 2,5 milliards d'euros, sans offrir des capacités de transport suffisantes à l'horizon 2015. LGV ou pas, l'agglomération toulonnaise va continuer à croître du fait de son attractivité. Ces nouvelles personnes, si on ne les transporte pas par le fer, il faudra les transporter par la route. Or il n'est pas prévu à l'heure actuelle de doubler les infrastructures routières que nous possédons. De même, les conditions de mobilité ne font que croître. L'INSEE prévoit que, d'ici 2015-2020, la mobilité va s'accroître de 30 % dans la région PACA. Cela va générer des centaines de milliers de déplacements. Comment va-t-on les assumer si on n'a pas des infrastructures permettant de les assumer de la manière la plus écologique possible ? Le train est beaucoup moins consommateur d'espace que la route et beaucoup moins néfaste pour la

pollution atmosphérique. Les TER, nous sommes d'accord, mais pour développer les TER, il faut avoir des capacités sur la ligne existante. RFF et la SNCF nous disent que le réseau actuel est insuffisant et ne permet pas de doubler l'offre TER et de faire passer les liaisons grandes lignes. Enfin, dans une région de 4,5 millions d'habitants, il n'y a qu'une seule ligne. Dans d'autres régions de taille comparable, vous avez au moins deux lignes pour desservir les populations. Le moindre problème sur les ouvrages d'art entraîne la coupure totale du trafic. L'infrastructure nouvelle a également un objectif de sécurité : offrir une alternative à des problèmes d'exploitation ou de rupture du réseau existant.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA)

Je voudrais faire 2 remarques.

Première remarque, il faut se méfier des statistiques sur le taux de chômage. Les villes les plus dynamiques de France actuellement, Lyon, Toulouse et Nantes, attirent les gens à la recherche d'un emploi : ce sont elles qui connaissent la progression la plus forte du taux de chômage. A contrario, en Lozère, le taux de chômage s'améliore quasiment de jour en jour.

Deuxième remarque, les 3 personnes à la tribune ont dit : plus la ligne passe au nord, plus le trajet est rapide entre Nice et Paris C'est sans doute vrai si l'on construit une authentique LGV. C'est totalement faux si on réutilise la ligne Nice-Meyrargues aux caractéristiques médiocres. Je signale que la ligne Nice-Meyrargues, qui était exploitée par les Chemins de fer du sud de la France, était une ligne à voie métrique, avec des courbes de 200 mètres de rayon et des rampes de plus de 30 pour 1000. Comme on l'a construite à l'économie, on a suivi les courbes de niveau pour éviter les grands tunnels et les grands viaducs. Je me suis laissé dire par un ancien Marseillais qui a connu cette ligne en activité qu'on ne pouvait pratiquement pas faire dans la journée le parcours de Nice à Meyrargues.

Daniel DUFROID, Convergence écologique du pays de Gardanne

En fait, LGV et TER sont complémentaires. Il faut se caler sur l'intérêt du public. Pour le public, il est intéressant de prendre un billet pour aller de centre ville à centre ville. Pour l'instant, Aix TGV par exemple n'est pas interconnectée avec une ligne locale qui permette de continuer avec son billet de train pour aller jusqu'à sa destination finale.

Par ailleurs, Marseille a aujourd'hui une grande gare, mais la taille de l'agglomération pourrait justifier une 2^{ème} gare à la Blancarde qui est très bien située.

La région a besoin d'une LGV et d'un réseau TER autour qui soit bien étudié : c'est la condition pour que cela marche.

Philippe BARTHE (ASE Cuges)

Le débat public a permis de faire émerger d'autres tracés que le tracé marseillais et le tracé aixois. Je désire que les tracés qui sont proposés ici puissent être approfondis par les techniciens de RFF et de la SNCF. Les politiques ne doivent pas faire les itinéraires, les itinéraires doivent être faits par les techniciens. Il n'est pas question d'accepter un débat qui va opposer Pierre contre Paul, parce

que ce serait trop facile. Dans cette salle, on est rapidement à s'opposer sur des détails, alors que le fond du sujet, c'est quoi ? C'est, un, une LGV sur les Alpes-Maritimes qui traverse le Var. Cette histoire s'est présentée il y a 15 ans, cela coûtait 9 milliards de francs. Aujourd'hui, on est sur certains scénarios à 8 milliards d'euros ! L'histoire se représente à nous. Le développement durable est un vrai sujet. Une LGV sur les Alpes-Maritimes qui traverse les Bouches-du-Rhône et le Var, c'est une contrainte. Le développement du TER est un autre débat. Je voudrais une fois pour toutes que l'on parle du TGV qui rejoindra Nice et qui permettra un développement durable du département, sans oublier que notre département mérite une infrastructure et que, si cette infrastructure existe, le développement se fera.

Alain SEGUIN (SNCF)

Je voudrais intervenir sur 2 points.

Premièrement, si le tracé retenu faisait en sorte que l'on crée une 2^{ème} gare à la Blancarde, la SNCF accompagnerait le projet. Elle n'est pas contre, simplement elle n'est pas à l'origine de l'idée.

Deuxièmement, pour le scénario Haut Var, je voudrais préciser que, dans les études que nous avons réalisées sur les trois scénarios approfondis par RFF, nous avons constaté qu'il y avait un équilibre de marché entre deux zones : une zone Marseille, Aix et Avignon et une zone Toulon, Nice de même taille. Cela permet de faire une desserte qui se tient bien pour un exploitant comme la SNCF. Les scénarios Haut Var amènent à regrouper les dessertes de Marseille et de Toulon, avec Toulon qui se retrouve en antenne. Ils posent plusieurs questions. La première est la possibilité d'améliorer la ligne existante entre Marseille et Toulon pour améliorer la desserte de Toulon à la fois en termes de TGV et de TER. Deuxièmement, si on arrivait à résoudre ce problème, on se trouverait avec un marché déséquilibré du point de vue exploitation entre Marseille, Aix, Toulon d'un côté et Nice de l'autre. Il faudrait modifier l'exploitation pour voir si une desserte aussi fréquente de Nice pourrait être maintenue.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Et une exploitation qui desservirait deux zones : Avignon, Aix, Nice d'une part et Marseille-Toulon d'autre part ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Cela allongerait un peu les ?

II. Solutions alternatives « ligne existante »

Jean-Pierre FOUQUET, Président du Groupe Les Verts au conseil municipal de Marseille

Nous avons travaillé à plusieurs. Je vais vous présenter notre pensée sous la forme d'un fil directeur. Ensuite, nous avons décliné, telle que nous la voyons, la meilleure solution à travers un travail qui a été fait entre élus, techniciens, militants, écologistes, plutôt de Marseille, mais également avec nos amis varois. Nous avons de la chance, parce que nous avons presque tous les

cahiers d'acteurs. L'objectif principal des écologistes, c'est de faire une ligne nouvelle TGV. Cela dit, il n'est pas impossible d'utiliser et d'améliorer la ligne existante, et je vous dirai dans quelles conditions. Il faudrait également réaliser cette ligne nouvelle le plus vite possible. Avant que j'intervienne, quelqu'un a parlé du projet d'il y a 15 ans. On a pris 15 ans de retard et j'ai peur que cela ne continue.

Nous avons choisi une démarche un peu particulière nous éloignant du débat public, tout simplement parce que nous avons envie d'aller jusqu'au bout de notre réflexion. Nous nous sommes mis à mi-chemin entre le débat public et l'enquête publique et nous avons fait un petit bouquin qui s'appelle « Le TGV Vert » et que vous trouverez dans toutes les bonnes librairies au prix d'un euro. Je plaisante. Il est sur le site Internet.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est un cahier d'acteur.

Jean-Pierre FOUQUET

Avant de décliner notre solution, je rappelle notre fil directeur. Nous sommes totalement favorables au transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises à condition de s'inscrire dans le territoire sans en détruire les équilibres et sans perturber la vie des citoyens.

Le train doit venir chercher et raccompagner les voyageurs là où ils habitent, travaillent, consomment.

Nous refusons, chaque fois qu'on le peut, l'implantation de nouvelles gares TGV en rase campagne. S'il faut en faire, on en fera, mais le moins possible.

Le TGV est un moyen supplémentaire pour se déplacer rapidement d'une ville à l'autre, il ne doit pas entraver la marche des TER.

Enfin, nous ne sommes pas accros de la vitesse à tout prix, de la minute gagnée, du bout en bout direct et rapide. Nous sommes plus prudents.

Je vais vous présenter trois transparents pour les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes.

Le département des Bouches-du-Rhône est bien desservi. J'ai récupéré les études qui ont été faites pour le compte de la ville de Marseille, pour savoir comment on pouvait passer sous Marseille avec une ligne nouvelle. Cette solution ne nous convient pas, parce que ce sont des lignes qui sont très chères et parce qu'il n'y a pas de correspondance avec les TER. En plus, quand on arrive après la vallée de l'Huveaune, qu'est-ce qu'on fait ? Nous préférons une solution qui fait plaisir aux Marseillais et aux Aixois. Les communes du pays d'Aix ne veulent pas de balafre dans leur territoire et Marseille veut que la LGV passe par Marseille. Nous sommes absolument d'accord avec cette solution. Marseille et Aix se sont retrouvées sur un projet commun avec des objectifs différents. Notre solution, c'est d'utiliser à la sortie du tunnel des Pennes-Mirabeau un tracé long des couloirs de nuisances (A8). Cela donne une valeur supplémentaire à la gare d'Aix TGV, qui sera à peu près à 1 h de Nice, tout comme Marseille St Charles.

J'en viens au département du Var. Aujourd'hui, un TGV direct sans arrêt Paris-Toulon met 3 heures 30. On a cherché une solution avec une ligne nouvelle qui arriverait à Cuers, à Solliès, etc., mais on n'en a pas trouvé parce qu'à partir du moment où on arrive dans le nord de Toulon, on a forcément une rupture de charge, on a forcément une correspondance, on a forcément un trajet terminal. On a donc posé la question aux Toulonnais : accepteriez-vous d'être desservis en 3 h 30, sachant que, moyennant des travaux d'aménagement entre Marseille et Toulon, il serait possible de diminuer encore le temps de trajet jusqu'à 3 h 20 ? Petit avantage derrière, que beaucoup de gens oublient : de Toulon, on peut aller sur la presqu'île de Giens et à Hyères. On peut ainsi avoir des TGV qui relient Paris à Hyères en 3 heures 40. Une gare dans le nord de Toulon ne dessert pas Hyères, la presqu'île de Giens, etc.

Un petit mot sur les couloirs de nuisances. Vous avez 100 km entre l'axe du TGV Méd et l'entrée de l'Estérel : ces 100 km passent le long des couloirs de nuisances (routes, autoroutes, lignes ferrées, lignes à haute tension, zones industrielles). Ce n'est pas à nous de faire le tracé, mais c'est à nous de demander à RFF de faire un tracé intelligent, s'intégrant le mieux possible le long des couloirs de nuisances.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il vous reste une minute pour les Alpes-Maritimes.

Jean-Pierre FOUQUET

Si on passe dans le Var sans s'arrêter, à quoi cela sert de faire une LGV ? La meilleure solution pour nous, c'est de faire une gare au centre du bassin dracénois, de la presqu'île de St Tropez, Ste Maxime, du secteur de St Raphaël et Fréjus, de la zone du Luc et du Cannet des Maures. Cette gare devrait se trouver le long de la voie nouvelle et le long de la voie ancienne, de façon à apporter à l'est du Var une desserte de qualité : cette gare serait à 3 h 40 de Paris.

Le tracé à travers l'Estérel, personne n'en a parlé et j'ai regretté que l'on n'évoque pas ce sujet sensible. J'ai rencontré il y a quelques années les habitants de l'Estérel. La seule chose qu'ils peuvent tolérer, c'est une ligne qui longe l'autoroute entre Puget-sur-Argens et Mandelieu-la-Napoule.

Dernier point, dans les Alpes-Maritimes, faut-il passer le long du littoral ou créer une ligne dans l'arrière-pays ? Tout à l'heure, je vous ai dit : à partir du moment où vous créez une ligne dans l'arrière-pays, vous êtes obligé de créer des gares. En plus, même si c'est lourd, même si c'est difficile, même si c'est encombré, passer au centre de Cannes à 300 mètres du palais des festivals, à Antibes ou à Juan-les-Pins, etc, c'est vraiment beaucoup mieux.

Dernier point, à partir du moment où vous passez à 300 mètres de l'aéroport, vous arrêtez les TGV et vous offrez aux personnes qui pourraient prendre le train une qualité de service en temps généralisé et qui laisse une bonne variété entre les usagers du train et les usagers de l'avion.

Si vous demandez les coûts, Bernard Gyssels sera capable de vous répondre.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est plutôt la solution « couloirs de nuisances existants »

Louis GERMAIN, Président de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Roussetain

Pourquoi une association comme la nôtre vient se présenter devant vous aujourd'hui pour vous parler d'une alternative ? Parce que nous « bénéficions » déjà de l'A8 à quelques centaines de mètres du centre du village et que, par conséquent, nous sommes très sensibles. Pour autant, nous ne nous contentons pas de dire « pas chez nous ». Nous avons fait une analyse des scénarios approfondis et nous avons fait un bilan du projet

- Le positif : la durée du parcours Paris-Nice, les liaisons entre métropoles régionales améliorées, des voies littorales désengorgées ;
- Le négatif : les impacts et nuisances, le coût exorbitant, un intérêt européen et méditerranéen contestable, le fret cantonné au littoral, l'intérieur toujours mal desservi, des gares excentrées, un agrément de voyage médiocre, un engorgement accru de la Côte d'Azur

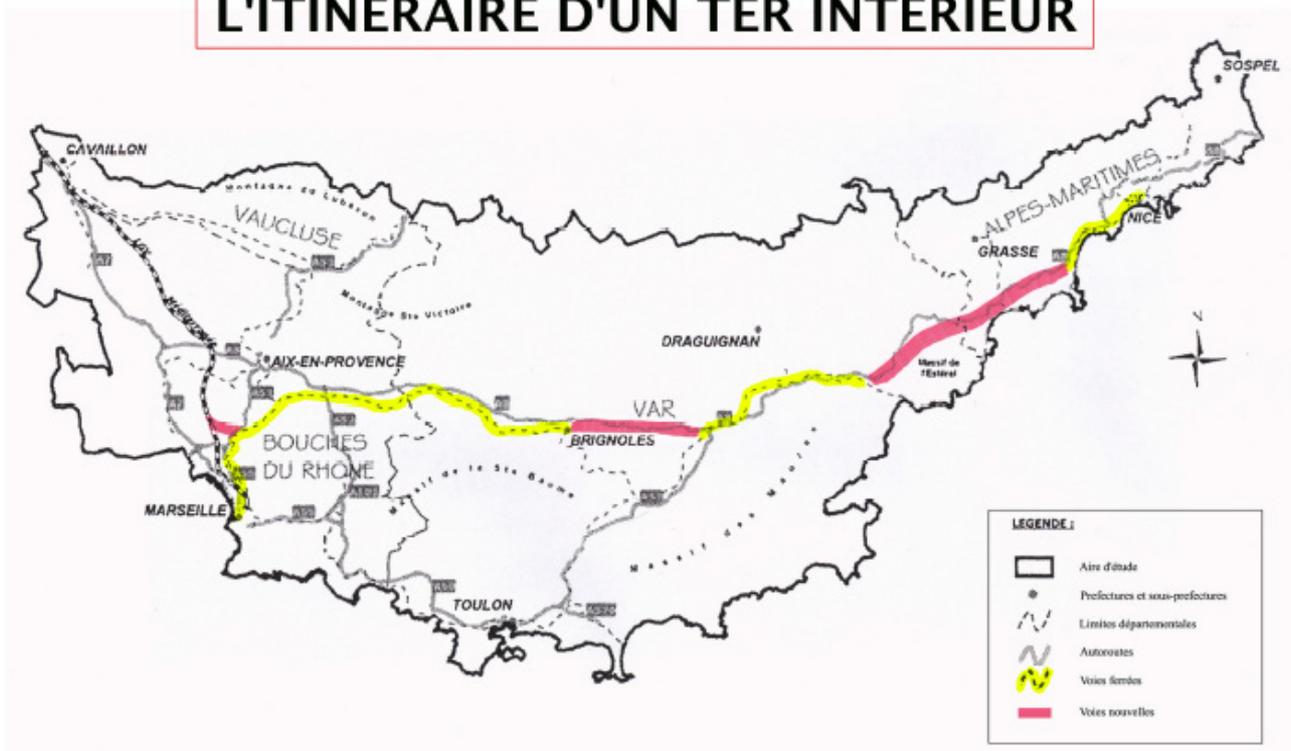
Je voudrais simplement insister sur deux points, car les autres ont déjà été largement évoqués. Le premier est l'intérêt de la LGV PACA pour faire l'arc méditerranéen. Qu'est-ce que c'est que cet arc qui s'arrête dans la botte italienne ? Qu'est-ce que c'est que cet arc qui oublie que la Méditerranée ne s'arrête pas à l'Italie ? Avec l'ouverture de l'Europe, c'est bien autrement qu'il faut voir l'arc méditerranéen. Le rajout du tronçon jusqu'à Vintimille coûte 2 milliards d'euros supplémentaires : est-ce nécessaire, d'autant que les Italiens préparent un doublement des voies avec une vitesse maximale de 200 km/h ? Qu'est-ce que c'est que cet arc méditerranéen qui passe à côté de l'intérêt économique, puisque l'intérêt économique est plutôt du côté de Turin et de Milan ? Si on regarde bien, cette liaison va exister. La liaison Lyon-Turin va exister bien avant 2020. D'ailleurs, RFF ne manque pas d'y faire allusion dans le dossier pour la partie fret.

Le deuxième est le désenclavement de la Côte d'Azur. Ce désenclavement ne veut-il pas dire demain l'engorgement de la Côte d'Azur ? Est-ce que cela ne veut pas dire que l'on va tuer la poule aux œufs d'or, parce que l'intérêt de la Côte d'Azur, c'est le tourisme convivial. Ce n'est pas le tourisme de masse que les gens vont rechercher dans cette région.

Nous proposons l'alternative suivante :

- une LGV du sud européen par la LGV Lyon-Turin : dans les dossiers, on nous dit que c'est la solution pour le fret, pourquoi ne serait-ce pas aussi la solution pour les voyageurs ?
- une ligne TER PACA par l'intérieur.

L'ITINERAIRE D'UN TER INTERIEUR



Nous proposons un raccordement de la LGV jusqu'à la voie actuelle au niveau de Simiane. Il s'agit après de continuer d'utiliser la voie actuelle jusqu'à Gardanne. Bien entendu, il faudrait que cette voie soit entièrement doublée, contrairement à ce qui a été prévu dans les projets d'aménagement. On continue après en réaménageant la ligne jusqu'à Brignoles (doublement et électrification). Faut-il descendre jusqu'à Carnoules ? Nous ne le pensons pas car le tronçon de Brignoles à Carnoules est très difficile. Nous proposons plutôt de faire un tronçon de ligne nouvelle TER 200 km/h de Brignoles jusqu'au Luc, dans une zone de réalisation à moindre coût. Après, on peut reprendre la voie existante jusqu'au secteur des Arcs et du Muy. Après, on n'a pas d'autre solution que de créer une voie nouvelle en TER 200 km/h, pour un coût moindre à une voie TGV.

Nous avons calculé les temps de trajet section par section. Je ne suis pas un technicien de RFF. Tout cela est tiré du bon sens et de ce que j'ai pu trouver dans les dossiers.

LES TEMPS DE PARCOURS

PAR SECTIONS

| Parcours | Type | Distance | Vitesse | Temps estimé | Temps actuel |
|---------------------------|-----------|----------|---------|--------------|--------------|
| Nice à Antibes | actuel* | 15 | 60 | 15 | 15 |
| Antibes à Les Arcs/Le Muy | TER 200 | 60 | 180 | 20 | 50 |
| Les Arcs au Luc | actuel | 25 | 150 | 10 | 10 |
| Le Luc à Brignoles | TER 200 | 25 | 150 | 10 | |
| Brignoles à Gardanne | améliorée | 50 | 100 | 30 | |
| Gardanne à Marseille | doublée | 20 | 120 | 10 | 25 |
| Gardanne à Aix/Arbois | mixte | 15 | 180 | 5 | |

* mais avec le passage à 4 voies prévu

ENTRE METROPOLES

| | | | |
|------|--------------|--------|-------------------|
| NICE | AIX / ARBOIS | 1 h 30 | |
| NICE | MARSEILLE | 1 h 35 | au lieu de 2 h 40 |
| NICE | TOULON | 1 h 15 | au lieu de 1 h 50 |
| NICE | PARIS | 4 h 30 | au lieu de 5 h 30 |

Bien entendu, on n'est pas compétitif par rapport à une LGV à 300 km/h, mais je pense que cela permet des liaisons performantes et en tout cas compétitives avec l'automobile.

Nous avons fait des estimations de coût avec ce que j'ai pu trouver dans les éléments du dossier :

- D'Antibes au Muy en TER 200 (vitesse maximale : 200 km/h) : 2 000 millions d'euros ;
- De Luc à Gardanne en TER : 650 millions d'euros ;
- De Gardanne à l'Arbois en TER 200 : 350 millions.

Au total, nous estimons le coût du projet à 3 milliards d'euros. Je pense que RFF aura l'occasion de critiquer ces estimations. J'espère simplement qu'ils ne vont pas répondre définitivement aujourd'hui, car cela voudrait dire que le dossier a été regardé bien rapidement.

Cette proposition présente beaucoup d'avantages (des impacts et des nuisances fortement réduits, un coût raisonnable, la possibilité de desserte des villes intérieures, la compatibilité avec le transport de fret, pas de gares nouvelles, des lignes côtières libérées, des trajets croisés villes côtières/intérieures possibles, l'homogénéité avec le réseau italien) et quelques inconvénients (durée du parcours Nice-Paris plus longue, une moins bonne desserte des métropoles régionales). Dernier avantage, qui n'apparaît pas sur le transparent, la possibilité de faire un séquençage pour la réalisation de cette alternative.

Nous espérons que RFF va approfondir ce scénario.

Jean-Marc MAURIC, Membre du conseil d'administration de la Confédération paysanne du Var

Nous sommes contre la construction d'une LGV parce que c'est destructeur, c'est cher, etc.

Notre proposition est fondée sur le principe de l'interconnexion, au niveau de la gare Aix-TGV, de la LGV Méd au réseau classique, existant ou à créer, de manière à améliorer très sensiblement la qualité des déplacements quotidiens des habitants de la région qui financent le projet ; ce qui constitue une urgence.

- Marseille-Paris : 3 heures en TGV,
- Marseille-Aix : 45 minutes en TER sur une voie unique non électrifiée,

Ces 2 seuls chiffres montrent l'étendue du retard accumulé par le ferroviaire depuis 30 ans où l'on a tout sacrifié aux déplacements automobiles.

Il nous paraît souhaitable de réaliser les opérations suivantes :

- Création d'une ligne nouvelle classique entre Aix-TGV et l'aéroport de Marignane ;
- Création d'une section de ligne nouvelle classique de façon à relier Aix-TGV à la ligne Marseille-Aix à hauteur de Plan de Campagne ;
- Electrification et doublement (partiel ou total) de la ligne Marseille-Aix jusqu'à Manosque avec création d'une gare à Cadarache (si le projet ITER se réalise) ;
- Création d'une ligne nouvelle classique (160 km/h) entre Gardanne et Carnoules et empruntant le plus souvent possible l'emprise de la ligne actuelle avec gare à Trets-Rousset, St Maximin et Brignoles.

Ces suggestions ne sont évidemment pas exclusives des autres projets de 3ème voie entre Marseille et Aubagne ou Antibes et Nice, ni du développement du meroutage le long de l'arc méditerranéen ou encore du Lyon-Turin, projets qui se situent à un stade plus avancé.

Dans certains cas et en fonction de l'urbanisation diffuse, un transport commun routier est préférable pour relier les bassins de vie aux bassins d'emploi.

Principaux avantages :

Cette solution alternative permettrait de :

- rejoindre l'aéroport de Marignane en TER depuis Marseille, Toulon, Aix, Manosque, Brignoles, etc. (intermodalité) ;
- rejoindre en TER la gare d'Aix-TGV depuis Aix, Manosque, Brignoles, etc. ;
- faire circuler les TGV directs Paris-Nice en évitant les traversées de Marseille et de Toulon avec un gain de temps d'environ une heure de trajet (4h30 au lieu de 5h30) ;

- desservir en TER le bassin d'emplois de Rousset depuis Aix, Marseille, Brignoles, etc. ;
- relier les villes du centre Var en TER à Marseille, Aix, Toulon ou Nice ;
- relier Marseille à Nice via Brignoles avec un gain de temps significatif ;
- faire circuler du fret ferroviaire sur ce même axe.

La libération de sillons sur la ligne Marseille-Toulon permettrait ainsi d'augmenter la cadence des TER entre ces 2 grandes villes.

Ce projet global pourrait être réalisé en plusieurs tranches indépendantes suivant un calendrier à définir.

L'investissement nécessaire semble relativement modeste par rapport à celui de la LGV PACA et présente un rapport avantages/coût incomparable pour les habitants de la région ; d'autant plus que le projet de LGV n'inclut pas le coût de réalisations annexes indispensables.

Pour terminer, une ligne maritime vient d'être ouverte entre Toulon et Rome, au départ du port de Brégaillon. Cette ligne est très utilisée par Peugeot. Ils chargent les voitures sur des camions à Sochaux, ils les transportent jusqu'à Brégaillon et là, ils les chargent sur le bateau. La CCI du Var a demandé, mais n'a pas encore eu la réponse, la construction de 300 mètres de lignes entre le chantier naval de la Seyne et Brégaillon, pour que Peugeot puisse mettre ses voitures sur des trains et les charger directement sur le bateau. 300 mètres de lignes classiques, je ne pense pas que cela coûte très cher. Je pense qu'on peut faire ce projet en priorité, pour contribuer à diminuer le nombre de camions qui circulent dans la vallée du Rhône.

Une dernière anecdote, j'ai participé la semaine précédente à une conférence régionale sur l'aménagement du territoire sous l'égide du préfet de région : la priorité affichée était l'intermodalité. Le département des Bouches-du-Rhône élabore une directive territoriale d'aménagement (DTA,) mais le projet de LGV PACA n'est pas intégré dans cette DTA ! L'Etat est tellement cloisonné qu'on en arrive à des situations absurdes.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La parole est à RFF pour une première réaction.

Lise MERMILLOD (RFF)

Les opportunités – Les solutions proposées sont des projets à vocation intra-régionale, qui tirent parti des infrastructures existantes et qui remettent en service la ligne historique de Centre Var.

Les fonctionnalités - Par rapport à aujourd'hui, elles permettent un gain de temps de 35 min pour la desserte des Alpes-Maritimes et une desserte des territoires par les gares existantes.

Questions à approfondir - Quelle pertinence et quelle rentabilité pour le doublement d'une infrastructure sans saut de performance ? (quels potentiels de trafic, quels coûts ?) Comment exploiter de manière performante une ligne sur laquelle circulent des trains à vitesse différente ? L'impact sur l'environnement est-il moindre ? Certes, on ne crée pas de nouvelles coupures, mais il

faut faire des travaux en milieu urbanisé et il faut prendre en compte les nuisances pour les riverains.

Les limites - Le Var et les Alpes-Maritimes sont toujours exclus du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. En outre, ces solutions ne permettent pas la constitution d'un arc méditerranéen à grande vitesse.

Olivier KLEIN (CPDP)

RFF n'a pas réagi à l'un des arguments avancés par Monsieur Germain : la possibilité de phasage des investissements. RFF y voit-il un intérêt ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Un phasage est envisageable. Cela dit, il n'est pas évident de le réaliser en fonction des scénarios retenus. Si l'on va jusqu'à Brignoles et qu'après, on ne fait pas le tronçon qui suit, le phasage est difficile à réaliser.

Jean-Claude MANRIQUE (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, du Mont Aurélien et du plateau de l'Issole)

Le monsieur qui représente l'association de sauvegarde de Cuges a balayé devant chez lui, c'est-à-dire à Cuges, mais il a renvoyé le TGV sur St Maximin ! Je le regrette. Nous, quand on balaye devant chez nous, on ne renvoie pas le TGV à Cuges.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous vouliez réagir par rapport au phasage.

Jean-Claude MANRIQUE

J'ai beaucoup apprécié le discours de Monsieur Germain. Faire un train Gardanne-Nice paraît être une bonne idée. S'il roule à 200 km/h, c'est très bien. En plus, il évite des zones géographiques difficiles. Passer à côté de la basilique de St Maximin, c'est dommage parce qu'elle est classée. Traverser les vignobles AOC, c'est dommage aussi. On peut peut-être faire des petits détours, et c'est une ligne qui peut être intéressante.

A la réunion sur le financement, M. Lévêque, du laboratoire d'économie des transports du CNRS, a expliqué que le TGV PACA n'était pas rentable. Or, dans tous les discours de RFF, on parle de millions de billets vendus, ce qui laisse penser au public à une certaine rentabilité.

Jusqu'à quel prix peut-on aller ? Là non plus, on n'a pas eu de réponse. Il est évident que, si, compte tenu des contraintes géographiques, compte tenu des difficultés techniques à traverser toutes ces montagnes et ces collines, le coût du TGV est trop élevé, il faut peut-être envisager d'y renoncer.

Nous les citoyens, nous ne voulons pas payer des sommes astronomiques pour que Toulon gagne 5 minutes et Nice 35 minutes, surtout que M. Lévêque a dit qu'au-delà de 3 h, il n'était pas question de parler de désenclavement. C'est le cas de Nice qui sera toujours à plus de 3 h de Paris et qui ne sera pas désenclavé pour autant. Soyons soucieux de notre argent et allons au plus économique.

Michel BOUISSON (ADIPA)

On arrive aujourd'hui presque au terme du débat et on a appris beaucoup de choses. Dans la région PACA, les contraintes sont telles que l'on ne peut pas raisonner comme dans les autres régions de France. Je n'en veux pour preuve que le prix au kilomètre de la ligne nouvelle. Compte tenu de la nécessité d'améliorer les liaisons sur Nice et compte tenu des contraintes d'une voie littorale, si l'on veut réaliser une voie sud, on va aggraver le déséquilibre nord-sud de la région et on va se retrouver face à des problèmes insolubles, parce qu'on sera toujours en face de quelque chose qui ne sera pas acceptable. Compte tenu de ces observations, on ne peut aller que dans le sens des propositions qui viennent d'être exposées : l'amélioration des lignes existantes, en utilisant les lignes classiques optimisées. Nous voudrions une fois pour toutes tordre le cou à cet arc méditerranéen dont on nous rebat les oreilles. Nous n'y croyons pas du tout à cet arc méditerranéen, pour toutes les raisons qui ont été indiquées par Monsieur Germain. On pourrait même rajouter deux preuves.

Première preuve, si Bruxelles croyait à l'existence de l'arc méditerranéen, il financerait ce projet LGV PACA. Or Monsieur Piel a rencontré le commissaire européen qui, pour le moment, n'accorde toujours pas de crédit européen à cette ligne.

Deuxième preuve, RFF ne doit pas plus y croire, puisqu'il n'a pas voulu conduire ses études au-delà de Nice.

Maurice SAPPA, Président du CIQ de Ste Marthe

Ce soir, je m'exprime au nom du regroupement de CIQ du 14^{ème} arrondissement de Marseille. Hier soir, nous nous sommes réunis pour aborder le problème dans le 14^{ème} arrondissement de Marseille et nous nous sommes posé une question d'importance : pourquoi ne pas utiliser les couloirs de nuisances ? Ces taux de nuisances sont actuellement acceptés par les populations environnantes. Accepteront-elles un doublement, un triplement voire un quintuplement des nuisances ? Il faut savoir que, dans les lois qui régissent la République, au-delà de 12 millions de francs de travaux sur une infrastructure existante, il faut réétudier le couloir de nuisances dans sa totalité comme s'il n'existait aucune nuisance au départ. C'est quand même un texte qu'il faudrait appliquer. Autre chose, pour ce qui concerne le 14^{ème} arrondissement, la loi de 1983 de Madame Bouchardeau sur l'enquête publique est à appliquer. Pour ce qui concerne plus particulièrement le couloir de nuisances sur le 14^{ème} arrondissement de Marseille, nous nous posons la question de la superposition de la L2 nord avec 6 voies autoroutières et de la LGV sur les mêmes emprises. Nous avons rencontré dernièrement la DDE qui nous confirme qu'un APS est déposé à l'approbation du ministère des transports sur les mêmes emprises. Dans le cadre de la cohérence entre la DDE et RFF, nous aimerions qu'il y ait une explication.

Monsieur LEROY (Marina Unit, Villeneuve-Loubet)

Nous sommes une association des résidents des marinas de Villeneuve-Loubet, qui sont classées au patrimoine européen. Ces marinas représentent 1500 appartements et donc 5000 personnes. Les marinas se situent à 30 mètres des voies ferrées. Nous ne sommes pas d'accord pour faire passer un TGV à 30 mètres des marinas. Nous voulons que les 2 lignes historiques qui longent la plage et qui traversent Antibes, Cagnes, Villeneuve-Loubet, servent uniquement pour les TER. La 3^{ème} voie est prévue. La SNCF prévoit de faire passer des TGV sur les deux voies existantes. Déjà techniquement, ce n'est pas facile, parce qu'il n'y a pas la largeur légale. Il va falloir faire ripper les 2 anciennes voies pour en mettre 3 au lieu de 2. Mais le plus grave problème, ce sont les nuisances de bruit, puisque la SNCF n'a rien prévu pour protéger Villeneuve-Loubet, Cagnes, le pays de Renoir. Cette région est la région touristique la plus visitée de France, ce n'est pas n'importe quoi.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous demandez l'enfouissement des lignes existantes : on l'a très fortement entendu dans les Alpes-Maritimes. Réagissez par rapport aux propositions qui ont été faites.

Monsieur LEROY

Nous sommes pour une voie spéciale TGV enterrée.

Marylène FORA (association de protection du site brignolais)

Je vais revenir sur le reportage qui a été diffusé hier sur France 3. Le directeur de l'aéroport de Nice a dit clairement que, compte tenu de la saturation de l'aéroport de Nice, il visait l'international : en fait, le TGV ne serait plus un concurrent, mais au contraire un allié. Pourquoi parler d'une nouvelle voie LGV en site propre pour aller encore plus vite alors que le besoin est autre ? Puisque le TGV n'est plus une concurrence directe avec l'aéroport de Nice, pourquoi ne le laisse-t-on pas passer sur les voies existantes entre Marseille, Toulon et Nice et créer, comme le disaient Monsieur Germain et Jean-Marc Mauric, une voie où passeraient des TER et des trains un peu plus rapides pour aller sur Nice ?

A la réunion du débat public le 5 avril à Aix sur la LGV et les TER, il a été dit qu'on avait un retard de 30 ans concernant les TER. Ce retard est dû à des voies fermées, à des problèmes de gestion, à des trains peu accueillants. Pour toutes ces raisons, les gens privilégient la voiture.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Excusez-moi, mais j'ai aussi regardé le reportage. Le directeur de l'aéroport a dit qu'il fallait des TGV Paris-Nice en 3 h 40 pour pouvoir consacrer l'aéroport à la clientèle internationale.

Marylène FORA

Il faut d'abord faire des TER et ensuite on parlera du TGV.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA

Premièrement, je voudrais reprendre le propos de RFF sur l'intra et l'interrégional. Il ne faut pas opposer ces 2 conceptions, dans la mesure où on est obligé d'améliorer les voies existantes : si on veut un véritable réseau de TER, il faudra bien améliorer les voies existantes, LGV ou pas.

Deuxièmement, est-ce qu'on imagine de faire une autoroute Aix-Nice en passant par Toulon ? Non, on a fait une autoroute par le Haut Var et on a fait une autoroute pour relier Marseille à Toulon et Toulon à Nice en passant grosso modo par les sillons ferroviaires.

Nous n'avons qu'une seule voie sur le littoral. Le moindre incident sur cette ligne crée une situation dramatique. Imaginons une catastrophe de l'ampleur de celle qui vient de se passer au tunnel du Fréjus. Imaginons que cette ligne soit coupée pour un an, deux ans voire trois ans. Ce serait dramatique.

On est bien obligé de penser, pour proposer une alternative aux voies existantes, à un tracé qui évitera Toulon et qui ira le plus rapidement possible du côté de Nice.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il faut conclure.

Jean-Pierre ESTELA

Si nous ne réfléchissons pas à desservir les Alpes, le Haut Var et toutes les villes de la Côte d'Azur, nous aurons une LGV qui sera dans un désert.

Il faut améliorer en priorité les voies existantes et créer le barreau manquant entre Aix et la gare du Muy.

Elisabeth NOVO (Cuers)

Je suis assez d'accord avec ce qu'ont dit Monsieur Germain et Monsieur Mauric. J'aimerais que RFF, par la voix de Lise Mermillod, cesse de dire que nos solutions sont toujours trop chères pour elle alors que leurs propositions sont toujours acceptables.

D'autre part, concernant la catastrophe du tunnel du Fréjus, les riverains du Mont-Blanc qui se retrouvent avec 5000 poids lourds par jour réclament à corps et à cris des solutions. Apparemment, ils n'ont aucune réponse à leurs questions de la part de RFF, SNCF ou autres. Les travaux vont durer un, deux ou trois ans.

Enfin, je voudrais rappeler que les marinas de Villeneuve-Loubet ont été construites après la construction de la ligne Paris-Vintimille et qu'elles ont bouché la vue des résidents qui habitent derrière.

Gabriel JOURDAN (agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise)

Je souhaiterais réagir sur trois points.

Premièrement, le rééquilibrage du territoire régional peut s'entendre de deux façons :

- mettre une LGV dans des territoires actuellement peu urbanisés et derrière faire une urbanisation de type mitage à la californienne autour de la ligne ;
- renforcer les métropoles de PACA, notamment Marseille, Toulon et la conurbation azurée, et appuyer les politiques de renouvellement urbain, de redynamisation des centres-villes. On peut avoir une LGV qui va conforter ces dynamiques en mettant en réseau les villes de PACA, sachant que le trafic interne à la région PACA représentera entre 40 et 50 % du trafic total de la LGV PACA.

Deuxièmement, la ligne peut être soit pensée dans une fonctionnalité seulement de liaison entre la Côte d'Azur et Paris (scénario qui évite le littoral) ou dans une fonctionnalité de type arc méditerranéen notamment intra-PACA, c'est-à-dire la mise en réseau des métropoles de PACA.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous introduisez l'intervention de Monsieur Gillet.

Gabriel JOURDAN

Oui.

Troisièmement, il ne faut pas confondre TER et TGV. La LGV est indispensable pour libérer des sillons sur la voie existante et permettre le développement des TER à courte distance. Le TGV permettra également de faire des trains intercitys qui pourront être exploités par SNCF Grandes Lignes puisqu'il y aura un marché suffisant. Je dis cela pour dépassionner le débat du TER grande vitesse. En fait, il y a l'intercity sur la LGV et le TER du quotidien sur la voie classique. Le TER du quotidien s'arrête partout alors que le TER grande vitesse dessert seulement les grandes métropoles de PACA.

Lise MERMILLOD (RFF)

Je ne dis pas que les propositions alternatives sont trop chères ou alors je me suis mal exprimée. Je dis simplement qu'avec un projet de grande vitesse et de grande capacité, on apporte des réponses à des besoins de déplacement de courte distance, de moyenne distance et de longue distance. Avec un projet de grande capacité, on apporte simplement une bonne réponse aux déplacements autour des agglomérations.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je voudrais répondre sur la rentabilité. Quand le chercheur du CNRS dit que le projet LGV PACA n'est pas rentable, il a raison : aucun projet de chemin de fer n'est rentable. Quand on a voulu faire croire aux actionnaires d'Eurotunnel que le projet était rentable, vous voyez le résultat.

L'efficacité économique et sociale d'un projet se calcule : les 3 scénarios approfondis, qui sont aux alentours de 5 à 5,5 milliards d'euros, ont une rentabilité socioéconomique correcte. Vous avez les chiffres dans le document.

Deuxième chose, le TER avant le TGV, c'est ce que nous faisons actuellement. RFF fait aujourd'hui du TER : nous venons de remettre en service Cannes-Grasse, Marseille-Aix va être rénovée pour 2008, on commence à faire la 3^{ème} voie entre Cannes et Antibes, on travaille aussi en direction d'Aubagne. On fait les choses dans un ordre logique : aujourd'hui, du TER et pour 2015, une LGV en plus.

Jean-Marc MAURIC

Nous apportons des idées, mais nous ne prétendons pas avoir la panacée. On constate que RFF n'a pas la panacée non plus, sinon on le saurait.

Louis GERMAIN

Tout à l'heure, RFF a répondu que le gain serait de 35 minutes en réutilisant Carnoules-Gardanne. Si on fait 2 nouveaux tronçons pour rejoindre le Luc et, après pour éviter la côte jusqu'à Nice, un gain d'une heure est tout à fait plausible.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je rappelle que le dire d'expert sur l'amélioration des lignes existantes sera présenté lors des réunions de synthèse des 5, 6 et 7 juillet.

Je vous propose cinq minutes de pause.

La réunion est suspendue quelques minutes.

III. Solutions alternatives « gares centres – gares nouvelles »**Jacques MATTEODO, ingénieur retraité**

Bonsoir, j'ai proposé ce projet après avoir lu toutes les doléances des personnes. J'en ai tiré une synthèse et j'ai fait cette proposition qui répond aux aspirations de la population.

La ligne partirait d'Aix TGV et passerait soit par une gare située au niveau des Aygalades, soit par la gare de Marseille Blancarde, interconnectée à St Charles.

La ligne traverserait avant Aubagne et elle ressortirait un peu plus bas, en longeant l'autoroute.

Elle arriverait au niveau de la gare de Toulon La Seyne, qui serait interconnectée avec la gare de La Seyne actuelle. Cette gare permettrait le merroutage à partir de la gare de Brégaillon. Elle est à une vingtaine de mètres du site Peugeot. Elle serait reliée par catamaran avec l'aéroport d'Hyères. Cette gare serait située dans une zone très peu urbanisée. Elle gênerait donc très peu les habitants du coin. De plus, elle est située à l'intersection de l'autoroute. Cette gare comporterait une partie souterraine pour la LGV et une partie en surface pour la gare TER. Toulon serait donc relié par TER avec La Seyne, toutes les 6-7 minutes. Elle comporterait deux parkings, un parking souterrain longue durée pour les gens qui prennent le TGV et un parking journalier en surface pour ceux qui prennent le train quotidiennement.

Cette ligne continuerait par le nord Toulon, au pied du mont Faron et ressortirait au niveau de La Vallette, là en partie souterraine.

Elle continuerait vers l'est Var et rejoindrait l'autoroute. Elle aboutirait à l'entrée de Nice St Augustin.

Ce projet ne présenterait plus les inconvénients d'une gare LGV éloignée du centre-ville.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une minute, Monsieur Mattéodo.

Jacques MATTEODO

Je conclus. Cette solution permettra d'obtenir le meilleur compromis possible, en prenant en compte les doléances des différentes associations, élus, représentants des habitants et des voyageurs, en reliant la région PACA à la région ferroviaire européenne à grande vitesse et en favorisant le rail par rapport à la route. La LGV deviendra la solution préférée des usagers car plus sûre, plus rapide, moins stressante et moins polluante, gage d'une meilleure qualité de vie.

Christine CESARI-GEIGER, Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes

Avant de présenter le projet des Alpes-Maritimes, je ferai trois remarques.

D'abord, nous ne présentons pas un projet alternatif pour l'ensemble du tracé, nous présentons un dispositif qui nous semble meilleur pour notre territoire.

Nous ne présentons pas un projet contre le projet de RFF, mais nous souhaitons que, dans le cadre d'un débat, nous puissions arriver à convaincre et à améliorer le projet pour qu'il puisse répondre aux attentes locales.

Sur l'ensemble du dispositif, de la LGV Méd jusqu'en Italie, nous nous sommes arrêtés surtout sur des fonctions auxquelles nous voudrions que cette infrastructure réponde.

Deuxièmement, on a beaucoup parlé des divergences des différents territoires sur le sujet. Je crois qu'il n'y a pas vraiment de divergences, chacun défend de manière légitime les intérêts des habitants et des activités. J'observe qu'il y a un consensus large sur la volonté de voir la grande

vitesse sur la région, la volonté de sortir sur l'Italie, l'intérêt d'avoir une 2^{ème} infrastructure ferroviaire pour sécuriser le dispositif actuel.

Enfin, je vous présente la position de tous les acteurs institutionnels des Alpes-Maritimes : le Conseil général, les communautés d'agglomération, les chambres consulaires et les grandes villes. L'Etat a une position plus en retrait sur ce dossier.

La LGV Côte d'Azur, une infrastructure vitale confortant le projet de territoire des Alpes-Maritimes. Partant du constat que, dans les Alpes-Maritimes, beaucoup de projets n'ont pas abouti à cause de rivalités entre les acteurs, les grands élus ont souhaité un vrai travail partenarial sur tous les grands projets. C'est ce qui se fait actuellement sur la LGV, c'est ce qui se fera demain sur le contournement de Nice, etc. Cela s'accompagne aussi de la volonté de mettre en place une nouvelle gouvernance sur l'aménagement du territoire, avec un travail permanent entre les grandes collectivités, une veille, une écoute et des discussions tout au long des débats, ce qui nous a amenés à prendre position assez tardivement, après avoir écouté l'ensemble des acteurs un débat.

Une position commune autour de 3 aspects :

- un projet européen et transfrontalier avec une 1^{ère} phase allant jusqu'à Nice ;
- une infrastructure confortant le projet de territoire des Alpes-Maritimes (DTA validée par tous les acteurs il y a plus de deux ans) ;
- une infrastructure utile et acceptable.

Pour démontrer l'intérêt de cette LGV, nous partons d'un constat inquiétant. Nous sommes un département et une métropole de plus d'un million d'habitants, mal desservis et asphyxiés. Les infrastructures actuelles sont saturées : il n'est plus possible de faire passer un train supplémentaire sur la voie ferroviaire littorale. Pourtant, c'est un territoire où le ferroviaire est très pertinent et où l'on a d'ailleurs la meilleure fréquentation des TER de toute la région, et sans doute l'une des meilleures de l'ensemble des territoires du Sud.

L'A8, qui est le seul lien international performant, est totalement saturée, avec un niveau de dangerosité inquiétant, qui nous oblige à nous tourner vers d'autres modes.

L'aéroport de Nice Côte d'Azur, qui est le premier outil touristique du département, risque dans les années qui viennent d'être saturé.

La LGV Méditerranée et les projets de LGV actuels ont oublié la Côte d'Azur.

Pour nous, ce projet doit être réalisé en 3 étapes : TGV Méd, LGV PACA ou LGV Côte d'Azur, poursuite vers l'Italie.

3 vocations qui s'additionnent : internationale avec l'arc méditerranéen, nationale avec Nice-Paris, dont on parle parce qu'on a le sentiment d'être les seuls à ne pas avoir cet avantage, et régionale avec l'intercité.

3 fonctions prioritaires pour les Alpes-Maritimes : être reliés au réseau LGV français et européen, ouvrir la région sur l'Italie, permettre un meilleur fonctionnement des autres infrastructures :

- l'aéroport Nice Côte d'Azur pourra se spécialiser à l'international. Le transfert ne se fera que si le fer est performant et permet d'offrir un meilleur service.
- La ligne ferroviaire sera dégagée des trains grandes lignes et pourra être utilisée pour faire un véritable métro de la Côte d'Azur.
- L'A8 sera allégée d'un certain nombre de trafics qui se reporteront sur le ferroviaire.

Une infrastructure pour un projet de territoire. Je passerai rapidement. Il y a un consensus des élus locaux aujourd'hui pour maîtriser le développement de ce territoire, pour arrêter la périurbanisation et pour recentrer le développement sur les zones denses actuelles. On est tout à fait dans le cadre de la loi SRU. Nous souhaitons un développement maîtrisé économe d'espace et respectueux des populations, mais en même temps qui permette d'offrir des emplois pour les jeunes et pour l'ensemble des habitants.

Les objectifs de ce projet de développement : conforter le développement, permettre une meilleure accessibilité, maîtriser l'urbanisation, réduire les nuisances pour les habitants et pour les touristes.

A partir de ce constat, nous faisons des choix clairs :

- un choix clair en faveur du ferroviaire (LGV pour les longues et moyennes distances, TER et des transports collectifs pour les déplacements quotidiens) ;
- une volonté de voir réaliser cette infrastructure en très grande partie en tunnel dans les Alpes-Maritimes, d'abord parce qu'on a des reliefs ou des zones à très forte densité de population ;
- une desserte TGV en direct des gares « centres », parce que c'est là que sont les populations, les emplois et les sites touristiques ;
- une nécessité de desservir les deux grandes agglomérations : Cannes-Grasse-Antibes (plus de 400 000 habitants) et Nice (entre 500 et 550 000 habitants).

Notre projet de desserte, sur lequel, je le répète, tous les acteurs institutionnels sont d'accord, présente les caractéristiques suivantes :

- une arrivée directe sur Nice St Augustin, pôle multimodal ;
- une arrivée directe sur l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes en gare de Cannes avec deux hypothèses (première hypothèse : on arrive sur Cannes puis on va sur Nice en se raccordant le plus près possible de Nice St Augustin ; deuxième hypothèse : une voie directe qui arriverait sur Nice et un débranchement qui pourrait se faire en se reliant à la ligne Cannes-Grasse) ;
- des gares totalement connectées avec les réseaux de transports au cœur des bassins de population ou d'emplois et des sites touristiques.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il vous reste une minute.

Christine CESARI-GEIGER

Dans le dossier RFF, deux gares étaient proposées : une gare vers Sophia extérieure, qui avait peut-être une pertinence au niveau économique, mais qui à notre sens ne pouvait être qu'une gare « voitures ». C'est pour cela que nous ne la voulons pas et que nous considérons qu'une arrivée au centre de Cannes, première ville de congrès de France, est tout à fait performante. A Cannes, on est en liaison avec l'axe ferroviaire est-ouest, avec l'axe nord-sud avec Cannes-Grasse, avec un TCSP, avec les navettes maritimes, avec un aéroport d'affaires. Sur Nice, même configuration, bien sûr à une échelle beaucoup plus importante. Le tram est déjà en travaux. Pour les lignes ferroviaires, il y a une connexion encore utile avec les chemins de fer de Provence vers le Nord. On est à proximité de l'aéroport international et on est en train de mettre en place avec le département une navette maritime avec une fonction de transport quotidien.

Pour résumer notre position, les élus des Alpes-Maritimes considèrent que le projet LGV PACA doit être un projet international franco-italien avec une première phase jusqu'à Nice. Ils demandent la réalisation de cette infrastructure dans les délais les plus courts (2015 pour Nice, 2020 pour l'Italie). Ils se prononcent pour un tracé permettant de relier Nice à Paris en 3 h 30 – 3 h 40 maximum, afin de garantir l'attractivité et la rentabilité du projet. Ils souhaitent une desserte LGV des centres-villes connectée aux réseaux TER et TC : arrivée directe à Nice Saint Augustin ; arrivée directe sur l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes en gare de Cannes avec deux hypothèses (première hypothèse : arrivée directe sur Cannes centre ; deuxième hypothèse : débranchement vers Cannes). Enfin, ils plaident pour un tracé le plus possible en tunnels.

Dernier point, nous avons décidé la semaine dernière de lancer une étude de faisabilité sur notre projet, mais également sur l'enfouissement des voies existantes sur certaines sections. Nous souhaitons continuer à travailler avec le maître d'ouvrage pour aller plus loin dans notre projet. Nous avons déjà avancé. Je crois que la SNCF est maintenant convaincue que la bonne gare est la gare de Nice St Augustin.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Quid de la desserte de Nice Thiers ?

Christine CESARI-GEIGER

Nice St Augustin ne peut pas être le terminus. Quand les TGV arrivent à Nice St Augustin, ils poursuivent jusqu'à Nice Thiers puisqu'ils se rangent à St Roch. Ensuite, nous espérons qu'un maximum de TGV pourront continuer sur Monaco, Menton et l'Italie. Aujourd'hui, dans le projet, il n'y en a que 3. Cela nous semble tout à fait insuffisant.

Pierre QUILLIET, Président de l'Association des Voyageurs du Moyen Var – FNAUT PACA

Bonjour à tous. Je remercie Madame Cesari-Geiger pour son exposé qui est très complémentaire au nôtre. De notre côté, nous n'avons pas voulu nous occuper des Alpes-Maritimes, sachant qu'elles sauraient trouver de bonnes solutions.

Le préfet de région a dit qu'il devait y avoir un consensus entre tous les acteurs pour que le projet LGV PACA se réalise. Par bonheur, M. PEYRAT, le maire de Nice, a dit qu'il était d'accord pour que le TGV Paris-Nice fasse 3 h 40 au lieu de 3 h 30. Du coup, cela a rendu possible un passage du TGV par Marseille et par Toulon.

3 points importants ressortent des discussions :

- critiques farouches des gares excentrées ;
- nécessité de l'intermodalité (correspondance directe) entre les TGV d'une part et les transports urbains, les TER, les trains grandes lignes, les transports suburbains d'autre part ;
- demande d'une augmentation substantielle des TER. La FNAUT PACA le réclame depuis plus de 30 ans.

Il nous semble que les pouvoirs publics n'ont pas encore pris conscience de l'importance des déplacements de la population dans la région PACA. La démonstration a été faite avec la réouverture de Cannes-Grasse, qui atteint près de 2 500 voyageurs/jour au bout deux mois d'ouverture alors que ce niveau de fréquentation n'était prévu qu'au bout d'un an. C'est pour cela que nous insistons beaucoup sur la nécessité des TER grande vitesse.

Les objectifs de la LGV PACA sont les suivants :

- faire de l'avion sur rail Paris – Nice en 3 h 40 ;
- améliorer les transports entre les métropoles de la région mais pas uniquement du Marseille – Nice en 1 h10, mais entre toutes les autres métropoles par la création de TER-Grande Vitesse ;
- préparer l'Arc Méditerranéen : Marseille et Toulon ne peuvent en être exclues ;
- dégager des sillons pour les TER sur la ligne classique, demande très importante ;
- réduire en PACA la circulation automobile ;
- éviter la paralysie sur les axes routiers.

Philippe MARZOLF (CPDP)

En attendant que la présentation s'affiche sur l'écran, je vous propose de prendre une question.

Jean-Philippe PENICAUT, chargé de mission au sein de la communauté d'agglomération du pays d'Aix

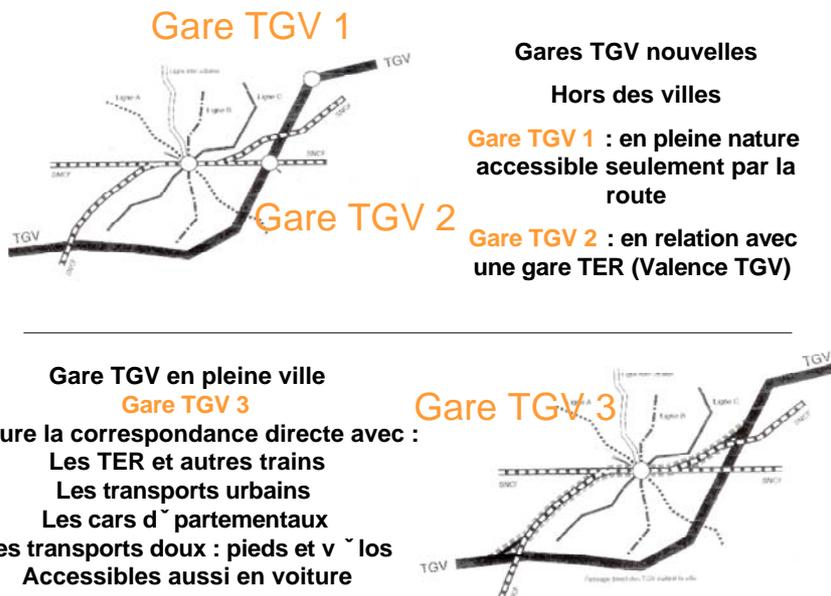
J'ai appris récemment que le préfet de région avait l'intention d'accélérer le classement au titre des sites du plateau de l'Arbois. Je m'adresse à RFF. Quel pourrait être l'impact du classement du plateau de l'Arbois au titre des sites ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

RFF vous répondra juste après. Monsieur Quilliet, vous pouvez continuer.

Pierre QUILLIET

Vous avez ici des exemples de gares TGV.



Gares TGV nouvelles

Hors des villes

Gare TGV 1 : en pleine nature accessible seulement par la route

Gare TGV 2 : en relation avec une gare TER (Valence TGV)

Gare TGV en pleine ville

Gare TGV 3

Assure la correspondance directe avec :

Les TER et autres trains

Les transports urbains

Les cars départementaux

Les transports doux : pieds et vélos

Accessibles aussi en voiture

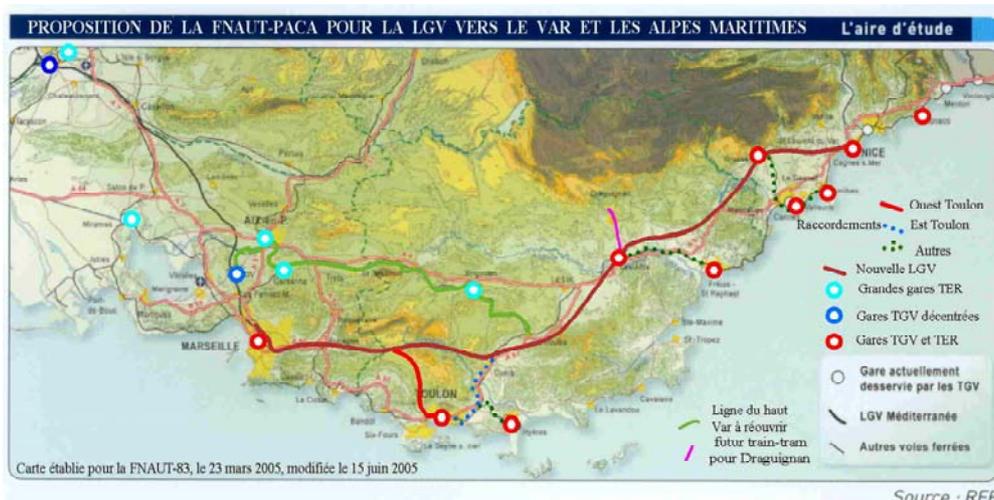
Gare TGV 3

La gare TGV 1 est la gare d'Aix TGV, complètement dans la nature et qui ne peut être atteinte que par la route. On y vient en voiture depuis Brignoles, Les Arcs et même depuis St Raphaël. Pour l'aménagement du territoire, c'est réellement un transfert du fer sur la route.

La gare TGV 2 est la gare de Valence. Tout ceux qui vont à Valence savent que la correspondance TGV/TER est assez fumeuse.

La gare TGV 3 est la gare de Marseille, où le TGV arrive en ville, mais actuellement, il n'y a pas de branche qui s'en va vers l'ouest. Cela peut être la gare de Toulon. Vous avez un shunt qui évite la gare TGV, mais les TGV qui s'arrêtent à Toulon ont une correspondance directe avec les TER, les grandes lignes, les autobus et la gare routière.

Nous ne nous sommes pas positionnés sur un tracé, mais sur des points d'échanges nodaux, c'est-à-dire des points de correspondance entre TGV, TER, bus, tramway, métro.



Proposition des échanges de flux sur des pôles nodaux centraux

TGV / TER / CAR / BUS / TRAM / METRO

Avec respect de l'environnement :

Pas de gares excentrées

Nous préconisons un passage par les gares centres (Marseille St Charles avec un shunt possible, Toulon Centre...), la réouverture de Carnoules-Gardanne et son prolongement vers Aix ville et Aix TGV, la réouverture d'un train-tram entre Les Arcs et Draguignan.

Philippe MARZOLF (CPDP)

On découvre que la ligne passe par Grasse directement.

Pierre QUILLIET

Je laisse le soin au 06 d'en décider.

Philippe MARZOLF (CPDP)

En tout cas, personne ne remet en question la gare d'Est Var. RFF, vous voulez réagir par rapport à ces trois propositions ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Nous allons d'abord réagir à la proposition de la FNAUT. Ensuite, je passerai la parole à Alain Seguin de la SNCF pour les autres solutions.

Opportunités – La proposition de la FNAUT permet une meilleure desserte de Toulon (en centre-ville, connexion TC urbains et interurbains), de meilleurs temps de parcours vers Paris (3 h 15), Marseille (30 minutes) et Nice (55 min), une meilleure offre intercity, une seule gare pour Marseille St Charles (connexion TC urbains et lisibilité de l'offre).

Limites - Toutefois, son coût est élevé (rajout du barreau de Toulon, investissements capacité) et elle allonge le temps de trajet vers la côte d'Azur, notamment pour les trains province-province.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Monsieur Quilliet, vous supprimez le rebroussement à St Charles ?

Pierre QUILLIET

On peut supprimer le rebroussement à St Charles en utilisant le dépôt à St Charles ou en faisant une gare nouvelle en souterrain.

Lise MERMILLOD (RFF)

Les questions à approfondir - Quel type de passage par Marseille (Blancarde ou St Charles ?) ? vous avez répondu à cette question. Quelle organisation de la desserte par Toulon (vers Paris et vers la province) : trains Marseille ou train Côte d'Azur ? Quel temps de parcours Toulon-Paris si la desserte de Toulon est couplée à celle de Marseille ?

Pierre QUILLIET

Je peux vous répondre sur la desserte des TGV jonctions sur la province. Ces TGV s'arrêtent à toutes les gares. Ils passeront donc par Toulon, comme actuellement.

Lise MERMILLOD

Ils auront donc des temps de parcours allongés pour la Côte d'Azur.

Pierre QUILLIET

De toute façon, on ne cherche pas à gagner 10 minutes sur Nice-Genève. C'est sur Paris-Nice que l'on cherche à gagner 10 minutes. Moi, je prends souvent les TGV jonctions. Je peux vous dire que 50 % des gens descendent à Marseille ou à Toulon. En fait, ces TGV sont utilisés comme des TER. Des voyageurs montent et descendent aux Arcs, montent et descendent à Toulon, montent et descendent à Marseille. Les TGV repartent souvent moins pleins de Marseille qu'ils n'étaient en arrivant à Marseille.

Lise MERMILLOD (RFF)

Oui, bien sûr, mais je laisse la SNCF répondre à cette question.

Alain SEGUIN (SNCF)

10 minutes de plus ou de moins sur les TGV jonctions ont un impact sur le marché, mais cela reste à étudier.

Je commencerai par réagir à la solution de Monsieur Mattéodo.

Proposition de Jacques MATTEODO

Opportunités – Cette proposition permet une meilleure accessibilité pour l'ouest de Toulon et favorise l'intermodalité en complémentarité des projets de transport en commun en milieu urbain. Je crois qu'il est envisagé une desserte par tramway de la gare de La Seyne depuis Toulon Centre. Ce serait une meilleure solution que la complémentarité TGV/TER toutes les 7 minutes 30 qui, elle, présenterait l'inconvénient de saturer un petit morceau de ligne classique au détriment d'une desserte performante entre Marseille et Toulon.

Jacques MATTEODO

Cela permettrait de dégager la ligne actuelle et d'augmenter le cadencement. On peut faire passer beaucoup plus de trains sur cette voie qui est dégagée parce qu'il y a la nouvelle ligne.

Alain SEGUIN (SNCF)

A Toulon, il y a actuellement 14 TGV par jour. Si on les fait passer en dessous, cela fait 14 sillons libérés par jour : ce n'est pas à l'échelle d'une desserte toutes les 7 minutes 30.

Questions à approfondir - Quel projet urbain pour accompagner cette gare ? Quelle accessibilité pour l'est de Toulon ? Quelle organisation des dessertes TGV avec Toulon centre ? Quel temps de parcours ? Quels coûts ?

Dans les scénarios approfondis par RFF et étudiés par la SNCF, nous avons imaginé que l'ouest de Toulon pourrait être desservi par 5 TGV par jour qui continueraient à emprunter la ligne classique et qui feraient un arrêt intermédiaire (non déterminé à ce jour).

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce sont des questions à approfondir par vous ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Oui, bien sûr.

Jacques MATTEODO

Un complément d'information pour desservir la partie Est de Toulon. Actuellement, la partie Est est desservie normalement, il n'y a pas de problème particulier dû à la mise en place de la LGV.

Alain SEGUIN (SNCF)

Avec une gare à la Seyne, la population qui habite à l'est de Toulon devra venir prendre le TGV à cet endroit.

De la salle

Non, à la gare centre.

Alain SEGUIN (SNCF)

Non, puisqu'il n'y aura pas de TGV à la gare centre. Si on met une gare nouvelle soit au centre soit au nord est de Toulon, la partie ouest de Toulon n'est pas oubliée dans les projets déjà étudiés.

Je voudrais maintenant réagir au projet des Alpes-Maritimes.

Propositions de l'ADAAM

Opportunités – La proposition de l'ADAAM permet une arrivée directe en LGV à Nice St Augustin, ce qui fait gagner quelques minutes, quel que soit le scénario, et la desserte de Cannes en plein centre-ville.

L'option 1 (arrivée directe à Cannes centre) permet une meilleure desserte de Cannes en son centre (plus rapide et plus fréquente) et offre un fort potentiel de clientèle. Toutefois, elle pose un certain nombre de questions. La gare centre peut-elle recevoir tous les TGV et les TER ? Comment accéder à cette gare ? Quelle desserte TGV d'Antibes ? Quelle desserte de St Raphaël centre ?

Dans l'option 2 (débranchement vers Cannes), la desserte de Cannes est plus rapide et le potentiel de clientèle est, comme dans l'option précédente, élevé. Cela dit, cette option pose la question de l'organisation des dessertes entre Antibes, Cannes et St Augustin, la question de l'accès à cette gare et la question de la desserte de St Raphaël centre.

En conclusion, la SNCF partage l'analyse de l'ADAAM sur l'opportunité d'une gare à St Augustin. Je confirme qu'il ne serait pas pertinent de faire de St Augustin une gare terminus. Il faudra poursuivre jusqu'à Nice centre et Nice Thiers qui garde un intérêt en proximité de la clientèle.

Brigitte GOURMANEL (collectif d'associations entre Antibes et Nice)

Je m'interroge sur l'intérêt de la descente de la LGV sur la gare multimodale de St Augustin, puisqu'on a l'intention de poursuivre ensuite jusqu'en centre-ville de Nice.

Christine CESARI-GEIGER

Nous avons la volonté de faire un centre d'affaires international à St Augustin C'est pourquoi la gare TGV nous semble tout à fait pertinente à cet endroit. En plus, il serait dangereux de ramener l'ensemble des trafics sur Nice Thiers.

Robert GIRAUDO (APEVV Vidauban)

Les représentants des Alpes-Maritimes sont très exigeants. Ils veulent que la ligne passe en tunnel chez eux, parce que la côte est entièrement bétonnée et urbanisée. Ils veulent que la ligne desserve Cannes, mais on se demande bien ce que vont faire les touristes une fois qu'ils seront arrivés à Cannes. Ce n'est pas ce que recherchent les touristes aujourd'hui. D'ailleurs, aujourd'hui, une bonne partie des Niçois viennent s'oxygéner chez nous dans le Centre Var. Cet après-midi, je n'ai vu aucune solution alternative valable proposée. Personne n'a démontré l'opportunité de la ligne, surtout pour les territoires qui sont traversés, que ce soit les Bouches-du-Rhône ou le Var. Je pense que la FNAUT n'est pas encore allée jusqu'au bout de son raisonnement : la région a besoin de TER et non de LGV.

Bernard FONTAINE, conseiller municipal à Garéoult

Monsieur Quilliet, quel est l'intérêt, dans votre projet, d'une dérivation sur Toulon passant par la Ste Baume ?

Pierre QUILLIET

Vous pensez toujours Paris-Toulon ; moi je pense aussi au trafic intra-régional, c'est à dire au trafic rapide TER grande vitesse entre Nice, Cannes, la Dracénie, Toulon, Marseille, Montpellier. Ce trafic est énorme, c'est lui qui videra l'autoroute de ses voitures, ce n'est pas le TGV pour Paris-Nice. Quand on fait les comptages sur l'autoroute, ce n'est pas du Paris-Nice que l'on voit, c'est du Draguignan-Nice, c'est du Toulon-Marseille, etc. C'est du trafic intra-régional. C'est lui qu'il faut absorber, parce que c'est lui qui pollue et qui consomme de l'énergie.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce n'était pas vraiment la question.

Pierre QUILLIET

Pourquoi descendre ? Parce que, quand vous allez revenir par l'est sur Toulon, vous ne pourrez pas continuer sur Nice. Moi, je pense au trafic local, je pense à vous plus qu'aux Parisiens. Quant aux touristes étrangers, ils continueront à venir en voiture.

Christine CESARI-GEIGER

Je voudrais répondre puisque les Alpes-Maritimes ont été un peu interpellées.

Nous revendiquons la desserte en grande vitesse comme tous les grands territoires français, parce que nous avons le sentiment que c'est vital pour le développement et pour les habitants de ce département.

Y a-t-il aujourd'hui, parmi les gens qui se sont exprimés, une contestation du TGV Paris-Lyon ou du TGV Paris-Marseille ?

Enfin, il est clair qu'il y a de vrais problèmes de déplacements quotidiens dans le département des Bouches-du-Rhône et dans la grande métropole qui va jusqu'à Pertuis et qui va sur le centre Var, parce qu'il n'y a pas de desserte en transports collectifs. Du coup, on change de débat et l'on glisse de la LGV au TER..

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce sont les besoins du public qui s'expriment.

IV. Solutions alternatives « littorales »

Claude VALLETTE, communauté urbaine de Marseille Provence Métropole

Bonsoir. D'entrée de jeu, je dois vous dire que je ne vais pas présenter une solution alternative.

Nous sommes résolument pour cette LGV qui va apporter des capacités et de la vitesse et nous avons défendu une solution qui passe par Marseille et qui fait partie des solutions proposées par RFF.

Dans cette solution, un certain nombre de points sont progressivement apparus tout à fait positifs et, pratiquement, permettent un consensus sur un caractère d'intérêt général. Ces points sont les suivants :

- s'inscrire dans l'aménagement du territoire régional ;
- utiliser les installations existantes (les couloirs, les gares) ;
- minimiser les impacts environnementaux ;
- desservir les villes au centre pour agir en synergie avec les TER et les transports urbains ;
- rester dans les temps de parcours Paris-Nice et Paris-Toulon ;
- rester en fonction des hypothèses dans le niveau d'investissement des autres scénarios.

Aujourd'hui, après un certain nombre d'études complémentaires, nous pouvons dire que nous avons pratiquement des chiffres équivalents à ceux de RFF. Tout cela s'est inscrit dans une démarche où l'urbanisme a pris un poids très important. Les agences d'urbanisme ont travaillé. Il y a eu une vision qui n'est pas une vision d'un déplacement pur et simple. L'agence de Toulon a travaillé et a présenté une solution alternative.

Pour le passage dans Marseille, il y a peut-être une possibilité de passer, non pas à la Blancarde, mais, pour un prix à peu près équivalent, dans l'espace laissé libre au nord de la gare St Charles, dans une gare souterraine, mais moins profonde : nous allons lancer une étude, en accord avec RFF, pour éclairer le débat le mieux possible avant la fin.

Ce débat a permis de comprendre l'ensemble des enjeux. Il en est ressorti des préoccupations sur l'urbanisme, sur le respect de l'environnement et des espaces viticoles et sur la nécessité de réaliser les liaisons autour des agglomérations (Aix-Marseille, Marseille-Etang de Berre-Fos ou Toulon par Aubagne) dans les plus brefs délais.

Au départ, il y a eu une crispation sur la vitesse et sur le prix ; aujourd'hui, on est dans une autre dimension. Je pense que le scénario que nous défendons s'est renforcé considérablement et va être

valorisé par le travail de TPM, qui propose une gare non pas à Cuers, mais à La Pauline. Cette proposition déplace un peu vers le sud notre tracé, qui, du coup ressemble davantage au tracé Ferrier qui a été demandé un peu par Cuges, par...

Philippe BARTHE (ASE Cuges)

Jamais nous n'avons demandé le tracé Ferrier !

Claude VALLETTE

Peut-être pas vous, mais un certain nombre de gens l'ont demandé. Je pense notamment à l'association « Vivre à Gémenos » qui est intervenue à Aubagne.

La solution que nous défendons est la meilleure car elle satisfait le maximum de gens.

Philippe MARZOLF (CPDP)

De mémoire, le tracé Ferrier a été évoqué, parce que, déjà à l'époque Monsieur Ferrier réclamait plus de tunnels que RFF n'en proposait.

Claude VALLETTE

Il a été évoqué aussi parce qu'il passe plus au sud et qu'il n'impacte ni Signes ni Cuges.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je propose de passer à la présentation de Monsieur Gillet.

André GILLET, conseiller technique à TPM

Diapositive 1

On parle LGV, mais on parle aussi aménagement du territoire varois. C'est important pour nous parce que nous pensons que cette LGV a un aspect transport, mais a aussi un aspect aménagement du territoire. Le fait de résumer la position à la dimension transport de la chose nous paraît réducteur. Il faut parler aussi aménagement du territoire.

Diapositive 2

Nous souhaitons que la LGV permette la desserte du chapelet des métropoles de la région PACA : Marseille, Toulon et la métropole azuréenne. Aujourd'hui, Toulon, si l'on prend l'aire des 44 communes, représente 550 000 habitants. C'est un peu moins si l'on regarde TPM et si l'on regarde le périmètre du SCOT. Il nous paraît intéressant que la LGV permette la desserte de l'agglomération toulonnaise.

Diapositive 3

D'autant que les trafics arc méditerranéen et intra-PACA représenteront au moins 55 % des clients de la LGV PACA. La région PACA regroupe plus de 4,5 millions d'habitants et les trafics internes sont très importants. Il n'y a pratiquement pas d'alternative à la croissance des populations et à la croissance de la mobilité (à population constante, les gens se déplacent davantage pour leur travail, leurs achats, leurs loisirs). Le trafic à destination de Paris ne représente, selon les scénarios, qu'entre 25 % et 30 % du trafic. Par conséquent, faire une LGV pour un trafic entre la région PACA et Paris, ce n'est que résoudre 25 % du problème. Il faut penser à l'ensemble des autres trafics.

Diapositives 4 et 5

Cela nous conduit à privilégier le scénario passant par Marseille Centre. Ce scénario est déjà une amélioration par rapport aux 2 autres scénarios, mais il ne nous satisfait pas complètement, puisque, dans ce cas-là, la gare est très extérieure à l'agglomération toulonnaise et les temps d'acheminement entre le cœur de l'agglomération et cette gare nous semblent prohibitifs.

Diapositive 6

Cette gare est à l'extérieur des pôles principaux de l'agglomération.

Diapositive 7

Elle aurait pour conséquence de renforcer la pression périurbaine sur le centre Var de manière plus ou moins incontrôlée, avec un impact très négatif sur les domaines agricoles et les espaces naturels.

Diapositive 8

Elle s'inscrit mal dans la stratégie de développement de la métropole toulonnaise. Sur la carte, sont figurés en rouge les réseaux de transport en commun que nous prévoyons de renforcer, en jaune les pôles secondaires et sous forme d'étoiles les projets de développement économique qui sont essentiellement centrés autour de la rade. Il nous paraît important que les habitants de l'aire toulonnaise puissent trouver des emplois dans l'aire toulonnaise. Notre projet est donc de pouvoir offrir aux habitants de l'aire toulonnaise des emplois sur place.

Diapositive 9

Nous demandons donc une inflexion du tracé « Nord Marseille – Nord Toulon – Nice » pour desservir une gare située à La Pauline, près du cœur de l'agglomération toulonnaise. Cela nous permettrait notamment d'augmenter le trafic TGV Intercité. Nous pensons qu'en rapprochant la gare du cœur de l'agglomération, on va gagner une part de marché importante, qui est sans commune mesure, au niveau de la rentabilité de la ligne, avec les 3 ou 4 minutes que l'on va perdre sur le trajet direct vers les Alpes-Maritimes.

Diapositive 10

Cette gare sera bien interconnectée parce que le tramway sera prolongé de 3 km pour la desservir. Elle permet d'avoir une bonne desserte de la ZAC de Toulon Est, elle permet d'envisager un prolongement jusqu'à Hyères en utilisant les emprises SNCF soit en train soit en tram-train. Cette

gare peut être desservie à terme par des TER en 10 minutes à partir de Hyères, en 10 minutes à partir du Cuers, en 12 minutes à partir de Toulon et en 30 minutes à partir de Bandol.

Diapositive 11

Le tracé proposé se détache du couloir étudié par RFF en contournant par le nord-est l'aérodrome du Castellet, arrive à proximité de Toulon dans le secteur du Revest, en utilisant le plateau de Siou Blanc et en passant en tunnel dès que l'on s'approche de l'agglomération toulonnaise et en traversant la zone d'activité actuelle entre les premiers reliefs qui bordent La Vallette au nord et la zone d'activité par un viaduc.

Diapositive 12

Ensuite, pour remonter vers Cuers et vers Carnoules, il y a deux grandes familles de tracés : un premier tracé qui emprunte la vallée de Sauvebonne et un autre qui se situe dans les reliefs qui se trouvent dans le sillon permien. En passant dans ces reliefs, on évite les zones agricoles et les zones urbanisées des communes de Solliès-Pont notamment et de Cuers.

Diapositive 13

Cette solution nécessite de construire 18 km de ligne nouvelle supplémentaires, dont 10 en tunnel, et allonge le temps de trajet de 4 à 5 minutes pour les TGV en direction de Nice. Elle implique un coût supplémentaire de 400 à 450 millions d'euros. Il faut préciser que les chiffres actuels, qui sont donnés par RFF ou par les autres participants, sont des estimations sommaires. Là, le surcoût représente moins de 10 % du coût total du projet.

La desserte de Toulon Centre depuis Paris peut se faire en 3 h 15 contre 3 h 50 actuellement et 3 h 40 à 3 h 45 dans l'hypothèse de Toulon Nord Cuers compte tenu des délais d'acheminement entre Cuers et Toulon Centre. De plus, la gare TGV de Toulon Est est très accessible.

Diapositive 14

Elle offrira un temps de parcours Paris-Nice de 3 h 55, qui pourra être ramené à 3 h 30, 3 h 35 ou 3 h 40 grâce à l'exploitation de trois gisements de gain de temps : une vitesse de 320 à 350 kms/h sur la LGV Méditerranée dans la vallée du Rhône (gain de 8 à 10 minutes), une vitesse de 200 voire 220 km/h dans la vallée de l'Huveaune (gain de 6 à 7 minutes) et une arrivée directe de la LGV en gare de Nice St Augustin (gain de 5 minutes)

Pour finir, je voudrais réagir à ce qu'a dit Olivier KLEIN sur le phasage. Je voudrais vous faire part d'une réflexion que je viens d'avoir en vous écoutant. A mon avis, on peut envisager le phasage suivant. On pourrait réaliser d'abord la liaison entre Marseille Nord et la Pauline, reprendre la ligne actuelle jusqu'à Roquebrune, faire une nouvelle voie pour traverser l'Estérel et se raccorder à Cannes ou Cannes La Bocca. A ce moment-là, on a un projet qui devrait se situer aux alentours de 3 milliards d'euros, beaucoup moins cher que le projet global, et qui permettrait d'assurer l'essentiel des gains de temps, d'assurer la sécurité puisqu'on court-circuiterait les zones les plus tourmentées, de développer les TER autour de l'agglomération toulonnaise, entre Marseille et Toulon, sur la Côte d'Azur, à condition de faire la 3^{ème} voie jusqu'à Cannes.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Quel est le coût de votre variante ?

André GILLET

Nous l'avons estimé à 5,6 milliards d'euros, à partir de l'estimation faite par Marseille. En effet, Marseille conteste les chiffres de RFF et dit qu'il est possible de faire le passage par Marseille aux alentours de 5,1 milliards d'euros.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous écoutons maintenant Monsieur Molinari, du GIR MARALPIN.

Jacques MOLINARI, Secrétaire général du GIR MARALPIN

Je vais compléter les propos tenus par Madame Cesari-Geiger, puisque nous sommes d'accord sur tous les points sauf un.

Ce projet de LGV est d'une très grande importance pour le secteur azuréen.

Diapositive 3

Comme l'a dit Madame Cesari-Geiger, il y a un déficit majeur d'infrastructures ferroviaires et de transports collectifs dans notre département. D'après une étude réalisée par Gabriel Jourdan pour le compte de l'ADAAM, les ressources consacrées sont trois fois moindres par habitant, les dépenses pour les transports en commun sont 2 fois moindres par habitant et le maillage ferroviaire est 2 à 3 fois inférieur à la moyenne nationale.

Diapositive 4

Alors vous me direz, y a-t-il des réponses ? Voici une vue qui date d'hier soir et qui présente le corridor ferroviaire circumméditerranéen. Les travaux que vous voyez ne sont pas ceux de la ligne nouvelle, ce sont les travaux de l'autoroute urbaine niçoise. Vous voyez en chantier la deuxième moitié de cette autoroute urbaine qui étrangle les emprises ferroviaires. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas être d'accord avec l'implantation d'une gare ligne nouvelle ligne historique à St Augustin, parce que le trafic ne peut pas être écoulé sur cette section de ligne. C'est irrémédiable et ce n'est pas l'ADAAM qui en porte la responsabilité bien entendu.

Diapositive 5

On ne se contente pas de faire l'autoroute urbaine de Nice, mais on projette, et le débat public va s'ouvrir dans quelques semaines, de faire une autoroute de contournement de Nice, dont le coût est estimé par les services de l'Etat entre 1,5 à 3 milliards d'euros pour 25 kms ! Je vous dirai à combien nous estimons la traversée Est des Alpes-Maritimes : le coût est bien moindre.

Diapositive 6

Cette ligne nouvelle est conçue d'emblée et en totalité dans son insertion circumméditerranéenne (liaison avec l'Italie).

La ligne nouvelle (seule réponse possible à la congestion de la Côte d'Azur) libérera la ligne historique pour les services locaux TER et LGV.

Le maintien, sinon le développement, des liaisons fret internationales exige la mixité de la ligne nouvelle entre Cannes-La Bocca et Vintimille.

Diapositive 7

Le trafic à Vintimille croît insidieusement, et encore plus depuis la fermeture du tunnel du Fréjus.

Diapositives 8 et 9

Cette diapositive montre l'importance du trafic TER sur la ligne historique. La première gare de la région PACA est Nice, la deuxième Monaco et la troisième Marseille. Ce trafic doit être multiplié par 2,6 selon les estimations de la SNCF

La solution, c'est la ligne nouvelle. Cette ligne nouvelle doit répondre à notre doctrine, parce que la priorité, nous le disons depuis des années, n'est pas de définir un tracé, mais de définir l'avenir de notre région, de définir l'avenir de nos conurbations qui se sont développées n'importe comment : seul le chemin de fer peut aider à les restructurer.

Diapositives 10 et 11

Notre projet est articulé sur trois gares centres : Cannes La Bocca, Nice Ville et Nice St Roch, Vintimille.

En pointillés, la traversée de Estérel qui peut être assurée en train à grande vitesse, c'est-à-dire avec une rampe forte, pour des raisons d'économies de construction, le trafic fret pouvant circuler aisément sur la ligne littorale puisqu'elle n'est pas chargée en desserte locale.

Vous avez donc un tracé en deux anses de panier, qui sont majoritairement en souterrain, avec un nombre de fenêtres suffisant pour restreindre la longueur des tunnels, ceci pour des raisons de sécurité d'exploitation.

Dans ce tracé en deux « anses de panier » qui relie Cannes La Bocca à Nice Ville puis à Vintimille, chaque secteur a une longueur de 30 km, ce qui motive une vitesse de ligne de l'ordre de 200 à 230 km/h, ce qui minimise les coûts.

Ce tracé est compatible avec l'acheminement du fret et des TER, pour le cas où un incident quelconque sur la ligne littorale obligerait à sécuriser la circulation en les faisant basculer sur l'un des deux tronçons. Nous avons là un réseau maillé extrêmement sécuritaire, tant en regard de la desserte de la conurbation qu'en regard du transit international.

Pour que ce soit compatible avec le fret, il faut qu'il soit conçu avec des rampes soit du niveau optimal des 12,5 pour 1 000 recommandé par la CEE soit du niveau des 18 pour 1000, rampe maximale qui a été retenue pour le Perpignan-Figueras et par les lignes à grande vitesse à 300 km/h italiennes.

Diapositives 12 à 14

Ce schéma est particulièrement économique en emprises dans les villes. Nous disposons des très longues emprises de Cannes La Bocca, du couplage Nice Ville Nice St Roch et des très longues installations de Vintimille. Je précise que chacune de ces gares centres constitue un nœud ferroviaire : Cannes La Bocca avec Grasse, Nice avec la ligne de Breil et Tende.

Diapositive 15

Pour répondre aux objections qui sont quelquefois opposés à la réalisation de cette ligne, nous avons tout simplement repris un tracé proposé par le Conseil général des Alpes-Maritimes en 1995. Ce tracé nous paraît compatible avec nos exigences.

Diapositive 16

Les installations ferroviaires de Vintimille sont très vastes.

Nous disposons donc avec ce système à trois nœuds ferroviaires qui serviraient d'interconnexions entre chacun des éléments des mailles de ce réseau, d'installations qui sont acquises, avec des circulations de passage modérées, sans nuisances pour les populations environnantes et qui permettront à l'exploitant de disposer d'un système parfaitement sécurisé.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il faut conclure.

Jacques MOLINARI

Les coûts sont minorés du fait des vitesses de ligne inférieures aux 300 km/h. La partie entre Nice et Vintimille serait comprise, selon l'estimation du Conseil général des Alpes-Maritimes entre 500 millions et 1,4 milliard d'euros, qui sont la transposition des travaux réalisés récemment en Italie sur la section ligure, mais ces travaux comprennent la halte souterraine de Sanremo, qui est très coûteuse, et l'immense gare de d'Arma di Taggia qui est une gare à 6 voies de circulation.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La réaction de RFF.

Alain TRUPHEMUS (RFF)Proposition de TPM

Opportunités – Cette solution présente un surcoût de 400 à 450 millions d'euros, ce qui porte le projet à un total de 6 milliards d'euros. Cela dit, il est indéniable que la gare est mieux localisée à la Pauline qu'à Nord Toulon, car elle est plus près des populations et elle assure une meilleure intermodalité, tout en ne faisant perdre que quelques minutes sur le temps de parcours vers la Côte d'Azur.

Questions à approfondir – Dans cette solution, Toulon est rattaché à Marseille pour la desserte vers Paris, ce qui remet en cause le projet initial de dessertes avec 2 marchés équivalents : Avignon-Marseille d'une part et Toulon-Nice d'autre part. Par ailleurs, il sera nécessaire de faire des investissements complémentaires en gare de Toulon centre.

Proposition du Gir Maralpin

Dans les Alpes-Maritimes, la volonté réaffirmée d'une desserte au plus près des populations dans le centre des villes est tout à fait opportune.

La mixité de la ligne a un double intérêt : enlever les trains de marchandise de la ligne littorale et sécuriser les connexions en cas de problème sur la ligne existante. Ceci étant, RFF considère que le coût de cette mixité (40 % du coût d'une ligne non mixte) est très élevé.

Par contre, RFF retient l'idée d'abaisser la vitesse à 270 kms/h entre Le Muy et Nice, ce qui permettra de faire des économies sur les tunnels.

André GILLET

Dans notre proposition, les TGV vers l'Ile-de-France passeront de 14 aujourd'hui à 19 demain : ce ne sont pas les TGV supplémentaires qui vont nécessiter des aménagements entre Toulon Centre et La Pauline. De même, l'investissement de la 3^{ème} voie est déjà pris en compte dans le cadre du plan de développement des TER : il ne faut pas le compter 2 fois.

Par ailleurs, d'après nos projections, on serait sur cette section à 170 passages par jour. En outre, sur cette section, les TGV ne rouleront pas à des vitesses incompatibles avec des TER. En région parisienne, on arrive sur 2 voies à écouler entre 210 et 230 trains par jour. Il faudra nous expliquer comment, entre Toulon Centre et La Pauline, on n'arriverait pas à écouler 170 trains par jour alors qu'en région parisienne, on monte à 220-230 trains par jour sans voie supplémentaire.

Jacques MOLINARI

Pour desservir Cannes par des trains venant de Paris, on arrive à La Bocca, on traverse La Bocca à 100 km/h et on arrive directement à Cannes : on a donc des directs Cannes très rapides. Puis, la desserte d'Antibes se fait par le même train qui va sur la ligne historique.

Pour les dessertes de Nice, on traverse les installations de Cannes La Bocca, on reprend la ligne rapide et on arrive à Nice directement.

Avec ce dispositif, on a des dessertes très rapides sur Cannes et sur Nice.

Monsieur ARMAND (Signes Protection Environnement)

Nous avons étudié les propositions de TPM et de Marseille Métropole. Je trouve que c'est inacceptable dans la forme des études. Des cabinets d'urbanisme ont travaillé sur la section Marseille-Cuers en utilisant les études faites par RFF. Ces études n'ont pas été complètes. Elles laissent de côté le sillon Cuges-Signes. Toulon demande une étude au même cabinet, dont le siège social est en Suisse. On peut se poser des questions : pourquoi ? On demande de poursuivre l'étude avec une déviation sur Toulon. On n'étudie pas la traversée de Gémenos, Cuges et Signes. C'est inacceptable. Nous n'acceptons toujours pas ces tracés sud. Nous pensons, compte tenu de l'arrivée

du nouveau ministre, que la LGV ne se réalisera pas. En effet, il ne signera pas, en tant que responsable de l'aménagement du territoire, ce contre quoi il s'est battu pendant un certain temps. Nous proposons d'étudier en profondeur les tracés Nord Aix, qui décrocheraient vers Cavaillon, puis desserviraient le Val de Durance et Iter, rejoindraient certains schémas sur la plaine des Arcs et continueraient sur Nice.

Mme CHEVRET (Stop nuisances Cuers)

Le 13 février 2004, à l'hôtel de la région, le forum régional de la culture scientifique et technique et industrielle s'est terminé sur cette conclusion : « la pression citoyenne doit être entendue ».

J'ai eu l'espoir pendant un certain temps que RFF ait entendu la pression citoyenne. En effet, on nous a montré un document : quel programme TER complémentaire ? Mais, il y a eu un « oui mais, la rentabilité. » La rentabilité existe pour RFF, mais elle existe aussi pour nous citoyens qui sommes contribuables.

Le financement de cette LGV n'existe pas. Il n'y a pas de limite de coût à l'heure actuelle, ce qui est très grave. Cela veut dire que, si on doit payer, on ne sait ni jusqu'à quand ni jusqu'à quelle hauteur.

Les solutions alternatives proposées par les différentes associations sont fondées sur le bon sens des gens et sur le respect de leur environnement socio-économique.

Hier à la télévision, M. Piel a fait de la désinformation !

Maintenant, je me retourne vers la FNAUT. Rien ne permet à la FNAUT de dire qu'ils auront les TER qu'ils escomptent. Monsieur Julien, avez-vous un engagement de la région pour tous les TER que l'on vous promet ? En plus, il n'est pas garanti que, dans 10 ans, RFF donnera l'exploitation à la SNCF : cela a été dit au comité de ligne. RFF donnera au plus offrant à l'horizon de la LGV PACA, à moins que vous ayez à ce jour un engagement écrit.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Bien entendu, il n'y a aucun d'engagement. Une seule chose est sûre, on va perdre les combats qu'on ne mènera pas. La FNAUT se bat pour avoir davantage de TER. Les gens de la FNAUT votent et essayent de soutenir les tendances politiques qui défendent le mieux les TER.

Bernard DESTROST

Je regrette une nouvelle fois que Monsieur Vallette ne reste pas jusqu'au bout. Nous, nous sommes là depuis le début : nous sommes des bénévoles et nous avons pris une après-midi pour assister à la réunion.

Si Monsieur Vallette avait été là quand nous avons fait notre exposé, il aurait vu que nous étions tout à fait opposés à un tracé par Marseille et au tracé Ferrier.

Une dernière question, si demain, on ne crée pas une nouvelle voie indépendante de la voie littorale, en cas d'accident sur celle-ci, on sera bloqué. RFF ou la SNCF pourrait le confirmer. Etes-vous conscient de cela, Monsieur Vallette ?

Claude VALLETTE

Premièrement, je veux bien prendre sur le dos toutes les critiques que vous faites au monde politique, mais je suis l'un des élus qui a suivi le plus le débat public : par conséquent, je ne vous permets pas de me dire ce que vous venez de me dire.

Deuxièmement, je comprends que vous soyez contre un tracé par Marseille. Le problème de la traversée des zones se pose toujours. Ou vous êtes contre le TGV, ou vous voulez le faire passer ailleurs que par chez vous. Pour traverser le pays d'Aix, pour traverser Cuers, ce n'est pas simple. Nous proposons un tracé qui passe très au sud des zones sensibles de Cuges et de Signes. Partant de là, j'estime que l'on pourra trouver, avec les gens qui sont là, des solutions. C'est certainement là où il y a le moins d'habitations.

Troisièmement, nous avons essayé de proposer un projet commun aux métropoles, pour soutenir la compétition avec d'autres projets européens, parce que nous pensons que ce projet est très important pour notre région.

Si on n'avait pas un retard de 40 ans dans l'aire métropolitaine marseillaise sur les liaisons TER, on n'en serait pas là. Je veux bien assumer la responsabilité de ce qui a été fait depuis quelques années. C'est vrai que nous avons pris un peu de retard. Sur Aubagne et sur Aix, on doit faire le maximum, parce qu'on ne peut pas rester dans la situation actuelle. Mais on n'est pas responsable d'un tel retard sur les liaisons TER, retard qui concerne d'ailleurs tout le sud de la France.

Dans la proposition de Toulon, la métropole niçoise pourra, compte tenu de sa population, remplir des trains et avoir un certain nombre de trains directs pour Paris, puisque, pour la métropole niçoise qui n'est pas connectée à Paris, c'est l'une des revendications importantes que l'on comprend et que l'on partage complètement. On a toujours dit : « on ne va pas faire n'importe quoi pour 5 minutes ». C'était cela le départ des choses.

Bernard DESTROST

On ne peut pas vous laisser dire que les Cugeois sont pour le tracé Ferrier.

Claude VALLETTE

J'ai parlé de l'association « Vivre à Gémenos ».

Bernard DESTROST

Que répondez-vous sur la sécurité de la ligne ?

Claude VALLETTE

Vous allez jusqu'à Marseille avec le shunt de Marseille. Vous avez deux voies, ce qui permet d'avoir jusqu'à Aubagne la capacité des TER, avec une vitesse qui reste à définir avec RFF.

De la salle

Intervention hors micro inaudible.

Claude VALLETTE

A partir de là, vous avez une libération de la ligne normale classique.

Le cabinet suisse à qui l'on a demandé une étude tout à fait sommaire s'appelle le cabinet Bonard et Gardel. Ce cabinet est le maître d'ouvrage des tunnels suisses du Gothard et du Lochberg qui sont en cours de construction. Ceux qui veulent se déplacer vers l'Europe centrale pourront passer par là alors que nous, nous discutons toujours.

Alain PATOILLARD

Lors d'une réunion précédente, j'ai posé une question sur le projet proposé par Monsieur Vallette et je n'ai pas eu de réponse. Le projet n'est pas faisable dans la vallée de l'Huveaune et à la sortie du tunnel de St Louis-Les Aygalades.

Philippe BARTHE (ASE Cuges)

Monsieur Vallette s'en va avant la fin comme d'habitude. Tout cela n'est pas raisonnable. On est en train de nous imposer depuis le début un itinéraire par Marseille. Cet itinéraire n'a jamais existé depuis 10 ans et il a été sorti des cartons il y a 4 mois. Ce tracé existe parce qu'il est le moins dangereux politiquement pour ces personnes qui ont des mandats à durée déterminée. Nous à Cuges, nous n'avons pas ce problème. Nous avons une plaine que nous voulons protéger et des conditions de vie que nous voulons préserver. Nous défendons l'itinéraire le plus rapide pour Nice, le moins dangereux techniquement, le moins coûteux, le plus respectueux de l'environnement. Aujourd'hui, nous avons une gare à La Pauline, mais depuis quand ce sont les politiques qui déterminent les itinéraires ? Un tracé de chemin de fer doit être pensé par les techniciens et porté par les politiques. Ce n'est pas l'inverse. Nous à Cuges, même si nous sommes un petit village, même si notre association n'a pas du tout les moyens de faire les études que d'autres peuvent faire, je pense que l'on pourrait à minima écouter ce que nous disons et regarder dans le détail les itinéraires que nous avons proposés.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Après cette après-midi où l'on a vu émerger un certain nombre de solutions alternatives, je voudrais donner les premières conclusions par rapport à ce que l'on a pu entendre. Je retiens une demande unanime de développer le train et de ne pas attendre la LGV pour développer les TER. Une large majorité de propositions valide l'amélioration du service avec la grande vitesse et la grande

capacité, mais une question est souvent posée : quelle grande vitesse et à quel prix ? Il est demandé de desservir les populations par des gares au plus près des agglomérations du littoral. Il est souhaité un rééquilibrage du développement territorial vers le nord de la région. Nombreux sont ceux qui préconisent de tirer parti des infrastructures existantes pour limiter les coûts et les impacts, mais les demandes des agglomérations augmentent significativement les coûts. Enfin, aucun scénario dans les 20 présentés ne recueille un consensus. Des solutions nouvelles peuvent donc être imaginées à partir des alternatives proposées : ce sera le travail de RFF avec l'Etat et les collectivités territoriales.

Présentation des risques de nuisances sonores **liées à une LGV**

Etienne HANNECART (UDV 84)

Malheureusement, le TGV finira bien par passer. Par conséquent, en filigrane de toutes ces solutions, il y a toujours les nuisances sonores accompagnant ce genre d'engin. Je ne suis pas un ennemi du TGV. Je le prends et je m'en félicite à chaque fois. Je trouve que c'est un engin globalement très agréable, très performant pour les utilisateurs, mais seulement il passe au travers des villes et des campagnes et il est particulièrement bruyant.

J'ai essayé de convaincre, sans succès d'ailleurs, le président Marzolf, d'organiser un atelier thématique sur le bruit des TGV. Je crois que cela doit faire partie de votre culture si un jour le TGV passe près de chez vous, c'est-à-dire à moins d'un kilomètre. Alors peut-être que vous vous souviendrez de mes propos.

La première chose qu'il faut savoir, c'est l'origine des écarts entre les études socio-acoustiques (le bruit que perçoivent les riverains) du bruit des TGV et les mesures acoustiques légales réalisées. C'est ce divorce entre ce que vous entendez et ce que l'on dira que vous auriez dû entendre qui va créer tout le problème.

Pourquoi sommes-nous aussi mal protégés contre les bruits, et plus particulièrement contre le bruit du TGV ?

On dit « le TGV ne fait pas de bruit ». C'est faux ! Le bruit d'un TGV est très complexe. Il est très étalé au point de vue spectre de fréquence. En d'autres termes, il fait du bruit sur toutes les fréquences, du 30 hertz jusqu'à 8 000 hertz. L'oreille ne répond pas de la même façon aux fréquences, mais le TGV fait du bruit pour tout le monde.

Quand on parle du bruit de façon officielle, on parle souvent du mode A. Le mode A est un mode de mesure relativement répandu dans le monde technique. Nous sommes imparfaits du point de vue de l'ouïe vis-à-vis de la technologie qui peut beaucoup plus. Il faut donc corriger ce que les appareils perçoivent par le son que nous entendons effectivement. La façon de le faire, c'est de procéder selon le mode A. Qu'est-ce que c'est ? D'où vient ce mode et est-il pertinent ?

Quand vous étudiez l'acoustique et que vous regardez les travaux des acousticiens, vous vous apercevez qu'il existe d'autres modes que le mode A. Il existe les modes B, C, E, F, etc. En fait, les

acousticiens ont quantité de courbes de réponse de vos oreilles vis-à-vis d'une complexité de bruit différente. Tout le monde n'étudie pas le TGV. On peut étudier des roquettes, des chars, des camions, etc. A ce moment-là, on recherche la courbe de sensibilité de l'oreille à ce bruit et on définit cette courbe.

La démarche scientifique est la suivante. On a un phénomène acoustique. L'oreille le perçoit. L'acousticien trouve un mode traducteur le plus pertinent possible. C'est l'oreille qui commande.

Mais l'acoustique officielle travaille autrement. On choisit le mode A et on analyse tous les phénomènes acoustiques avec ce mode. Le problème qui se pose alors est le suivant : est-ce que l'oreille est d'accord avec les analyses qui sont ainsi faites ?

Dans la loi française du 10 novembre 1999, on ne parle que du mode A. Incrustée dans cette loi, se trouve une norme sur le bruit. Il faut savoir que, quand on est industriel, on peut participer à l'élaboration de normes. Il y a deux cas de figure. Ou bien on s'entend entre industriels ou bien un industriel est beaucoup plus fort que les autres. En général, pour ne pas se blesser les uns les autres, on choisit le niveau le plus bas. Cela ne touche pas tellement le public, mais l'ennui, c'est que le bruit nous concerne tous. On a défini une norme sur le bruit qui est particulièrement laxiste. Et, pour notre malheur, cette norme a été incrustée dans la loi. Par conséquent, la loi est faible. On peut dire que les citoyens français, d'un point de vue acoustique, courent tout nu. Ils ne sont pas protégés.

Cette loi de 1999 repose sur une norme de 1985. D'où vient cette norme ? C'est une norme militaire américaine qui date de 1944. Elle est tellement obsolète que les Américains ne l'utilisent plus !

Cette norme militaire de 1944 est elle-même issue des travaux d'un certain Harvey Fletcher, un distingué ingénieur de la Bell Telephon. Celui-ci, en 1933, a fait des travaux remarquables, qui sont toujours reconnus à l'heure actuelle. Il est important de les connaître si vous voulez comprendre à quelle sauce vous allez être mangé. Harvey Fletcher a pris une douzaine de téléphonistes de la Bell Telephon et il leur a imposé des sons continus avec des fréquences et des intensités variables. Il leur demandait de restituer à l'aide d'un potentiomètre l'intensité de son qu'elles percevaient. En clair, il pouvait très bien leur imposer un son de 60 décibels et de 100 hertz et elles pouvaient très bien entendre un son de 50 décibels. Il a établi un graphique avec en abscisse les sons imposés et en ordonnée les sons perçus. Il a relié entre eux tous les sons perçus de même intensité et a construit ainsi des courbes de fréquence.

Où est passé le mode A ? Lors d'un congrès international en 1957 à Paris, les acousticiens ont réparti, par commodité, toutes les courbes de Fletcher en 3 courbes : la courbe A, la courbe B et la courbe C. Dans la loi française, la courbe A, c'est une courbe de 40 décibels. En d'autres termes, tout ce qui est apprécié en France comme bruit est apprécié par une courbe A, c'est-à-dire une courbe de 40 décibels seulement. Il faut savoir qu'un bruit de 40 décibels, c'est un bruit de campagne avec un gazouillis d'oiseau. Voilà comment vous êtes appréciés.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci Monsieur Hannecart. Merci à tous. Je vous rappelle que nous avons encore trois rendez-vous importants : les réunions de synthèse auront lieu le 5 juillet à Nice, le 6 à Toulon et le 7 à Marseille. Merci et bonne soirée.

