

Réunion générale de lancement du débat public LGV PACA à Toulon le 8 mars 2005

Accueil

Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames, Messieurs, bonsoir, je me présente : Philippe Marzolf, je suis le Président de la Commission qui organise ce débat public, avec, également mes commissaires, nous sommes donc cinq ce soir. Je rappelle que nous sommes là pour faciliter un débat public. On a laissé rentrer tout le monde, avec les pancartes.

Je pense que la Commission a bien noté que certaines personnes étaient contre ce TGV. Le débat public que nous proposons est fait surtout pour débattre et argumenter. Donc, merci de montrer votre opposition à ce projet, mais également de pouvoir répondre pourquoi. Parce que je rappelle qu'un débat public porte sur trois grandes questions : l'opportunité (est-ce qu'il le faut ou pas ?), les objectifs et les caractéristiques, mais j'y reviendrai.

Ce que je vous propose, pendant que tout le monde s'installe, c'est de vous présenter le déroulement de la soirée.

L'ouverture va être faite en présence de Monsieur le Préfet de Région. Ensuite, je vais vous présenter le débat public, ses principes, ses règles, que je vous remercierai de respecter, et également ses objectifs : à quoi cela sert et comment cela va se dérouler.

Ensuite nous écouterons le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, expliquer le projet soumis au débat. Puis nous aurons trois représentants de collectivités : le Président du Conseil Régional, le Président du Conseil Général, le Président de la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, qui s'exprimeront et ensuite, nous aurons également des associations et des représentants sociaux-économiques qui s'exprimeront.

Vous avez dû trouver sur votre chaise un papier qui vous permet de poser une question. Pourquoi poser les questions par écrit ? Parce qu'un des engagements de notre Commission, c'est que toute question posée par écrit mérite une réponse du Maître d'Ouvrage par écrit. C'est pour cela qu'on vous demande de poser vos questions par écrit. Ensuite, bien sûr, chacun à votre tour, vous aurez l'occasion de présenter votre question à l'oral.

Pour l'ouverture de ce débat public, je vais demander à Monsieur le Préfet de Région, Christian Frémont, de venir débiter en présentant quelle est la position de l'Etat, et ce que l'Etat attend de ce débat public.

Ouverture

Christian FREMONT

Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, permettez-moi de vous dire d'abord mon plaisir de me trouver ce soir à Toulon. Je voudrais saluer le Monsieur le Maire de Toulon, Monsieur le Président du Conseil Général. Je voudrais aussi vous rappeler un peu d'histoire : cette histoire de la région qui a été marquée par le chemin de fer. La ligne ferroviaire entre Marseille et Toulon était à peine achevée en 1859 quand la guerre d'Italie a éclaté. En quelques jours, des milliers d'hommes et de chevaux ont pu être acheminés à Toulon grâce à cette nouvelle ligne, et embarqués vers l'Italie. Ainsi, les armées autrichiennes ont-elles pu être prises de vitesse. C'est pour remercier le Ministère en France de l'Indépendance Italienne de cette aide militaire, que le Comté de Nice a été rattaché à la France un petit peu plus tard. Vous voyez comme les choses se retrouvent. Quelques années plus tard, revenu à un usage plus pacifique, le chemin de fer a également permis le développement du tourisme dans cette région, vous le savez aussi.

Ces quelques éléments historiques pour mettre en lumière l'importance du débat qui s'ouvre ce soir sur la ligne à grande vitesse qui doit traverser notre région. Un tel projet engage notre avenir commun pour plusieurs générations, voire pour plusieurs siècles. A l'échelle de la Région, nous devons d'abord penser à la question des alternatives au transport routier. Vous le savez, la croissance du trafic va aujourd'hui plus vite que notre capacité à réaliser des routes et autoroutes. Cette croissance entretient un cercle vicieux de la congestion ; le transport ferroviaire est la seule alternative sérieuse crédible, pour nos déplacements quotidiens, et pour les échanges régionaux.

A l'échelle nationale, le TGV transforme notre relation au territoire. Il abolit les distances et les remplace par des temps de parcours. Marseille n'est plus à 800 km de Paris, mais, à 3 heures, comme le sera Brest dans quelques années. Les péninsules ne sont plus là où on nous a appris qu'elles étaient, à l'école. Elles dépendent de nos systèmes de transport. Tenue éloignée du réseau à grande vitesse, notre région risquerait de faire partie de ces nouvelles péninsules, alors que se développe l'axe Turin-Lyon-Barcelone qui tangente la Région PACA mais ne la traverse pas. Enfin, de plus en plus, le TGV s'affirme comme la colonne vertébrale de l'Europe, en reliant les grandes métropoles européennes les plus dynamiques, et c'est par lui, le TGV, que se dessine l'Europe du XXI^{ème} siècle.

La LGV PACA, ce n'est pas seulement Nice-Paris, c'est aussi cet arc méditerranéen, cet arc latin qui va de Barcelone à Gênes et qui doit rééquilibrer l'Europe sur le plan économique comme peut-être, surtout, sur le plan culturel.

Mais, au-delà des services qu'il peut rendre, un tel projet a un coût et un impact sur l'environnement. La qualité de l'environnement compte pour beaucoup dans cette région. Dans la richesse, la qualité de vie. Dès lors, la bonne insertion de ce projet sera un enjeu majeur que Réseau Ferré de France a d'ailleurs largement intégré. De là découle en partie son coût qui sera plus élevé que celui de la moyenne des autres projets. Sur cette question du coût, permettez-moi d'insister. Nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités. Ce seront essentiellement des financements publics qui interviendront. Les billets de train ne permettent pas de couvrir le coût de construction. Des partenariats avec le secteur privé seront certainement possibles, voire nécessaires, mais ce n'est pas cela qui allègera la charge financière qui sera un élément déterminant au moment du choix.

Ces deux enjeux, comme beaucoup d'autres, vont être abordés au cours du débat qui commence. Débat qui marque le véritable acte de naissance du projet ou, plus exactement, sa renaissance. N'oubliez pas que dans les années 90, la SNCF avait déjà envisagé de prolonger la ligne à grande vitesse dans le Var et la Côte d'Azur et que, faute de consensus, ce projet avait été abandonné. Les mêmes causes peuvent, évidemment, produire les mêmes effets. Ce projet sommeillerait encore si vos élus locaux, unanimement, n'avaient pas demandé au Gouvernement de le remettre à l'ordre du jour. Et depuis le mois de juin 2003, j'ai réuni un Comité d'Orientation qui rassemble les grandes collectivités locales de la région. Dès le début, notre objectif a été de porter ce projet au débat public, pour que les citoyens de la Région se l'approprient. Le pari a été tenu et, plus extraordinaire, il l'a été dans les délais. Beaucoup de travail a été accompli en 18 mois, et je voudrais remercier très sincèrement tous les acteurs de ce travail, les auteurs et en particulier Réseau Ferré de France et la Direction Régionale de l'Équipement.

Ne vous y trompez pas. Malgré le nombre et l'importance des personnes ici rassemblées, ce projet est fragile. La semaine dernière, à Nice, j'ai dit que c'est un berceau sur lequel vous allez vous pencher pendant ces quatre mois de débat. Mesurez, assumez vos responsabilités. Vous tous qui êtes dans la salle, vous, particulièrement peut-être, Messieurs les Elus, et Messieurs les décideurs économiques. Le moment venu, le Gouvernement déterminera la suite à donner à ce projet. Pour éclairer le Gouvernement, le débat public est une opportunité unique. Donnez à tous de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients, les avantages, les différentes hypothèses et d'en débattre en dépassant les intérêts particuliers, les égoïsmes et les petits calculs. En tant que représentant de l'État, je vous demande de le faire dans le respect des valeurs d'écoute mutuelle et de solidarité. Je fais toute confiance à Monsieur Marzolf et à la Commission Particulière qu'il préside, pour veiller à ce respect.

Je me garderai bien de me prononcer sur les différentes options de ce projet. Je souhaite seulement qu'elles vous soient présentées avec toute la rigueur, l'honnêteté et la transparence conformes à nos valeurs démocratiques. Permettez-moi aussi de vous rappeler qu'au moment de la décision finale, toute divergence de fond entre les acteurs politiques et économiques de la Région serait mortelle pour le projet comme elle l'a déjà été pour d'autres projets il y a quelques années. Ces quatre mois de débat – vous pourrez débattre, vous aurez la parole – ne sont pas faits pour alimenter les dissensions, mais pour mettre en lumière les points d'accord. Même si cela n'est pas évident tous les jours, il existe une solidarité fondamentale entre les différentes composantes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Et seule la ligne à grande vitesse, en la structurant, permettra à cette région de se hisser au niveau des grandes régions européennes et d'assurer ainsi l'avenir de vos enfants et petits-enfants.

Merci et bon débat.

Sifflements dans la salle

De la salle

Non au TGV !

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît. Je pense qu'on a tous entendu. Je vous remercie.

Vous avez peut-être vu un ordinateur sur le bureau de la Commission. Monsieur le Préfet avait 5 minutes, il a mis 6 minutes 55. Pourquoi essayons-nous que chacun respecte son temps de parole

– Nous vous laissons parfois un peu déraiper ? C'est pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer et écouter les autres.

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du Débat Public

Qu'est-ce que le débat public ? La CNDP est la Commission Nationale du Débat Public, j'en suis un des vice-présidents. Nous sommes une autorité administrative indépendante de l'Etat, des maîtres d'ouvrages et des acteurs ; c'est important.

Nous allons essayer de vous montrer que nous sommes vraiment indépendants. Nous avons été créés par la loi dite de « Démocratie de Proximité » de février 2002 et nous sommes là pour veiller au respect de l'information et de la participation du public, c'est-à-dire vous, et des citoyens, à l'élaboration des grands projets d'infrastructure du territoire et d'aménagement. La loi de février 2002, c'est une loi toute récente. Avant, les décisions se prenaient différemment, dans des cabinets ministériels et on demandait simplement à la fin l'avis des citoyens... Ici, maintenant, et c'est une démarche de démocratie participative qui permet à chacun de s'exprimer et que chacun doit écouter l'expression de l'autre.

Pour organiser ce débat, c'est une Commission Particulière. Je me suis présenté : Philippe Marzolf, j'en suis le Président, plutôt d'origine associative : gestion de l'environnement. Quatre autres membres :

- Olivier Klein, spécialiste des problèmes socio-économiques des transports ;
- Alain Ohrel, un ancien Préfet ;
- Dominique de Lauzières, conseillère en communication, pour tout ce qui est de la pédagogie ;
- Didier Corot, spécialiste des paysages ;
- et une cinquième personne, Annie Canis-Miletto, commissaire enquêteur.

Vous voyez, des compétences, des origines très différentes. Nous nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique – on est six – nous allons le signer, bien sûr, et nous allons essayer de vous prouver que c'est vrai.

Au niveau de notre indépendance

Tous les frais d'organisation du débat sont pris en charge par le maître d'ouvrage. C'est son projet, c'est lui qui finance, et là, il y a un partenariat particulier ; par contre, les frais d'indemnisation, de déplacement des membres de la Commission sont pris en charge par la Commission Nationale, donc une autorité administrative indépendante.

Neutralité

C'est important – et je vais y rester quelques secondes –. Pourquoi ? Parce que la Commission n'a pas d'avis à donner. En règle générale – je le dis très souvent – lorsqu'il y a une problématique, on crée une commission d'experts qui auditionnent d'autres experts qui rendent un rapport d'experts et le décideur final essaie de trouver comment il peut décider.

Nous n'avons pas d'avis à donner, nous sommes là pour faciliter le débat entre un maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France qui propose son projet et vous, le public. Nous sommes également la mémoire du débat public. Pourquoi ? C'est pour cela qu'on vous demande que ce soit par écrit, car ensuite, toutes ces réponses, ces questions, tous ces avis, seront analysés et nous en ferons un compte-rendu (sans notre avis) de ce qui s'est dit lors de ce débat de quatre mois. Je vous rappelle qu'il y aura une trentaine de réunions publiques. Nous en sommes à la deuxième réunion générale de lancement après celle de Nice la semaine dernière. Donc, facilitateur et mémoire du débat en toute neutralité.

Objectifs visés du débat public

- **Une information la plus complète et la plus transparente possible**

C'est-à-dire que : vous avez pu voir à l'entrée, il y a un dossier du maître d'ouvrage, fait par fascicules, avec le « Pourquoi », le « Comment », tous les scénarios étudiés, le document de synthèse, toutes les études réalisées par Réseau Ferré de France (22 études sont disponibles sur Internet en téléchargement ou dans les trois bureaux que la Commission a mis à votre disposition, dont celui de Toulon qui se trouve 7, rue de Picot. Vous pouvez y aller tous les jours de la semaine. Dès l'ouverture il y aura une personne pour vous accueillir, vous présenter les documents et vous informer sur le sujet) . ;

- **Une participation active**

Merci, vous êtes plus de 600 personnes ce soir. Jeudi soir la semaine dernière, il y avait 340 personnes à Nice. Donc c'est une participation plus active pour un dialogue constructif. Pourquoi ? Parce que tout ce que nous allons dire, que vous allez dire sur le projet, va servir à éclairer la décision du maître d'ouvrage qui, bien sûr, la prendra après le débat.

Les principes

- **Transparence**

C'est un principe difficile à mettre en œuvre. Nous essayons de le faire du mieux que nous le pouvons. Toutes les études, tout ce qui a été étudié sur le projet sont mis sur la table et à la disposition du public.

- **Le principe d'équivalence**

Toute personne concernée par le projet qui veut s'exprimer sur le projet, peut le faire quelle que soit sa représentativité. Monsieur, Madame le citoyen de Toulon, de Marseille, de Nice, les représentants des élus socio-économiques ont la même possibilité de s'exprimer. Par contre, ce que nous demandons, par rapport à ce principe d'équivalence, c'est le principe d'argumentation. Vous pouvez dire que vous êtes « pour », vous pouvez dire que vous êtes « contre » mais nous voulons savoir pourquoi. Quelles sont les raisons ? Et que proposez-vous comme solution alternative par rapport à des problèmes qui risquent de se déplacer dans les temps 2020 ; des problèmes de déplacement, par exemple, en 2020, qui est le délai pour ce projet.

A la suite du débat, 21 février – 21 juin, plus de 30 réunions publiques, deux mois après, le compte-rendu de la Commission va être publié. Le Président de la Commission va faire le bilan de ce qui s'est dit, de la manière dont cela a été organisé. Trois mois après, fin octobre – vous ne restez donc pas dans l'inconnu – le maître d'ouvrage devra publier – c'est dans la loi – les principes et les conditions de poursuite du projet : est-ce qu'il l'abandonne ? Est-ce qu'il le poursuit ? Dans quelle direction ? Pourquoi ? Que va-t-il étudier comme solution par rapport à ce projet ? Il est important qu'après avoir débattu, le maître d'ouvrage soit là pour vous écouter, répondre à vos questions et, ensuite, ces discussions permettront d'éclairer sa décision qu'il prendra fin octobre avant de continuer à étudier le projet.

Nous avons donc parlé du maître d'ouvrage.

Réseau Ferré de France. Avec la SNCF également qui exploite des trains mais également – et c'est important de le dire, même si Monsieur le Préfet en a parlé – un Comité d'Orientation du Projet qui a été mis en place par le Préfet de Région en novembre 2003, la Région, trois départements : Bouches-du-Rhône, Var, Alpes Maritimes, les trois agglomérations : Marseille, Toulon et Nice qui ont co-financé des études et le débat public à hauteur de 4 millions d'euros et qui ont élaboré le cahier des charges des 22 études qui ont permis d'élaborer le projet qui va vous être présenté ce soir.

Comment nous sommes-nous organisés pour élaborer les modalités de ce déroulement, puisque nous sommes là pour être garants que le débat se passe de la façon la plus sereine et constructive possible ? Nous avons demandé à plus d'une centaine d'acteurs de la Région, par écrit, qu'ils nous disent : quelles sont les problématiques à débattre ? Comment voyaient-ils la façon d'informer le mieux possible les citoyens ? Comment pourraient-ils s'exprimer ? A partir de là, nous avons fait une réunion de concertation et nous avons élaboré ensemble les modalités de déroulement de ce débat. Les premières questions d'un débat public portent d'abord sur l'opportunité, sur ses objectifs et sur les caractéristiques.

Sur l'opportunité

Après avoir entendu la majorité des personnes, il nous a semblé que c'était :

- Améliorer les déplacements en 2020. Il va falloir se projeter en 2020, même si actuellement les problèmes de déplacements sont déjà un peu présents.
- La desserte du Var et des Alpes Maritimes est-elle satisfaisante ? Non.
- Les liaisons entre les métropoles régionales : Marseille, Toulon, Nice entre autres.
- L'arc méditerranéen entre l'Italie et l'Espagne – ce soir nous avons un représentant de la région de Gênes mais également de Barcelone.
- Le développement durable de la région. Un projet tel que LGV va structurer une région donc un projet d'aménagement pour la région.

Quels sont les objectifs du projet ?

- C'est créer une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse. Est-ce pour relier Nice et Toulon le plus rapidement possible au réseau ferroviaire européen à grande vitesse ?
- Va-t-on pouvoir développer également l'offre des transports régionaux ?
- Les liaisons entre les modes de transports ;
- Le transport ferroviaire de marchandises ;
- Et également améliorer le développement local, surtout économique ou pas, ou touristique ou agricole tout en respectant l'environnement, et d'autres questions.

Sifflets dans la salle

Ce sont ce que nous appelons les premières questions du débat. A chaque fois il y a trois petits points, donc d'autres questions qui vont venir.

Sur les caractéristiques

Vous allez comparer les avantages et les inconvénients de chaque scénario en termes de services rendus, fréquence, desserte, implantation des nouvelles gares, les connexions avec les autres modes de transports, mais également les enjeux socio-économiques et environnementaux, par exemple. Nous également parler de tout, de financement – qui va financer ce projet ? – et également, des délais.

Vous voyez, toutes les questions sont abordées. On va essayer dans l'ordre : opportunité, objectifs et caractéristiques.

Par rapport à cela, comment vous informer ? D'abord, vous avez dû le voir à l'extérieur, vous avez la présentation du débat public. C'est le premier journal du débat principal qui a été envoyé à 1,5 millions d'exemplaires pour que tout le monde puisse être informé qu'il y a débat public et pouvoir renvoyer une carte T pour demander les documents du débat.

Ensuite vous avez un dossier du maître d'ouvrage que vous avez vu à l'intérieur avec deux fascicules : pourquoi ? Comment ? Egalement une synthèse du débat public, et, particularité dans un débat public, ce qu'on appelle les « cahiers d'acteurs ». Bien sûr, toute personne voulant s'exprimer, peut faire une contribution écrite à la Commission et, en fonction de son argumentation, de la façon dont elle enrichit le débat, la Commission décide de la transformer en « cahier d'acteurs ». C'est donc l'expression de chacun, sa position, qui sera diffusée au même niveau que les autres documents. Ce qu'on appelle la symétrie de l'information entre un maître d'ouvrage et les acteurs qui s'expriment sur un projet. Le journal du débat, il va y en avoir cinq numéros pour être au courant de tout ce qui va se passer au niveau du débat.

Les accueils dans la Commission, j'en ai déjà parlé. Un site Internet, un numéro vert (0813 83 06). Un système « questions-réponses » : toutes les questions par écrit reçoivent une réponse par écrit, que ce soit si vous l'envoyez par courrier, que vous la posez sur Internet, système de carte T, partage, opérations avec les scolaires également, parce que les futurs utilisateurs de cette éventuelle ligne, seront, bien sûr, actuellement, les scolaires.

Les moyens de participation du public : trois réunions générales de lancement (Nice, Toulon ce soir, Marseille jeudi). Pourquoi ? Parce que notre rôle de Commission, c'est d'être au plus près du public pour venir écouter et pour que le public puisse s'exprimer. Il nous a semblé que l'habitant de Nice n'allait pas aller à la réunion de lancement si elle avait lieu à Toulon. Des auditions publiques pour les acteurs pour pouvoir s'exprimer complètement sur leurs positions. Huit réunions thématiques sur l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, le développement des transports régionaux, transport des marchandises, les enjeux environnementaux, les risques, les nuisances et également les enjeux fonciers d'urbanisme qui sont déjà actuels dans notre région. Et également quinze réunions de proximité. Vous voyez, nous irons donc dans chaque grande ville pour être toujours au plus près du public pour qu'il puisse s'exprimer sur le projet. Et nous ferons, normalement, trois réunions générales de synthèse pour vous dire ce qui a été dit dans toutes les réunions que nous avons organisées.

Donc trente réunions publiques. Donc différents moyens de s'exprimer : par écrit, par Internet ou directement en nous rencontrant. Nous sommes toujours à votre disposition pour cela.

Avant de passer la parole à Réseau Ferré de France, qui propose le projet, je vais prendre une ou deux questions sur le débat public uniquement. Pas sur le projet puisque vous verrez que vous avez

largement le temps de vous exprimer. Y a-t-il une ou deux questions sur le débat public qu'il vous semble nécessaire d'approfondir ?

A chaque fois que vous vous exprimez, merci de donner votre nom, la ville de laquelle vous êtes et si vous représentez un organisme ou pas, car tout est enregistré, pour qu'il y ait un *verbatim* qui soit mis dans les cinq jours sur le site Internet de la Commission.

Questions – Réponses

Monsieur THIERY, Adjoint au Maire de La Roquebrussanne

Une question simplement sur le débat. Pourquoi l'information arrive-t-elle si tard ? Depuis quinze jours, on sait qu'il y a un TGV. Dans notre commune, nous avons élaboré un PLU, mais par différents éléments, nous apprenons que la ligne de TGV va traverser notre territoire et réduire à néant tout ce qui a été décidé dans le PLU. Je trouve que c'est un peu dommage pour l'argent dépensé. Je crois que si nous avions été informés plus tôt, cela aurait été préférable.

Applaudissements

Philippe MARZOLF

La Commission Débat Public a été saisie au printemps de l'année dernière pour savoir s'il fallait organiser un débat public. Depuis septembre où nous travaillons sur l'organisation du débat public, il y a déjà eu plusieurs articles que nous avons pu voir dans la presse qui annonçaient d'autres réunions publiques et nous avons fait une réunion de présentation avec les acteurs au mois d'octobre, où cela a été l'annonce de la préparation du débat public. C'est la procédure. Maintenant vous savez qu'il y a un débat public, par contre, je ne pourrai jamais dire qu'une décision qui a été prise. Aucune décision n'a été prise ni sur le principe-même de ce TGV, ni sur les tracés qui n'existent pas, puisque l'autorité de réponse a estimé qu'une vingtaine de scénarios étaient couloirs de passage de 7 km de l'arc. Donc il n'y a pas de tracés.

On pourrait poser la question par rapport aux élus. Je peux vous dire qu'au point de vue débat public, c'est une démarche institutionnalisée au niveau de la France. La décision n'a pas été prise, elle le sera au mois d'octobre 2005 par le maître d'ouvrage, pour voir s'il continue son projet ou pas. Pourquoi ? Parce que s'il décide avant, il va avoir des problèmes de recours administratifs.

Monsieur PIPINO, Président de l'Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien

Je constate que les élus des petites communes sont pris pour des imbéciles. Je souhaite que la transparence du débat aille jusqu'au bout. RFF est une entreprise qui doit compter son argent. Il y a des scénarios qui coûteront très cher et d'autres sont déjà étudiés.

Philippe MARZOLF

Vous aurez la possibilité de vous exprimer tout à l'heure.

Maintenant je vous propose la suite, la deuxième question, tout à fait. J'avais dit deux questions. Il y en a une troisième là-haut ? Une troisième, ensuite on passera à Réseau Ferré de France.

Un représentant de la Fédération provençale du Partit Occitan

Au nom de l'ensemble de l'assemblée ici présente, je voudrais que les questions qui vous sont posées n'aient pas des réponses individuelles *a posteriori*, mais qu'elles soient écrites dans les cahiers du débat public, et que tout le monde sache qui pose quoi et qui répond quoi.

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Je vous remercie, parce que c'est exactement le principe que nous avons mis en place, c'est pourquoi vous avez sur tous les sièges des questionnaires pour poser vos questions par écrit. Toutes ces questions seront mises sur le site Internet avec la question et la réponse du maître d'ouvrage. Bien entendu, toutes les questions seront disponibles en format papier au niveau des trois bureaux de la Commission Particulière.

Une dernière question sur le débat public et ensuite nous passerons à la présentation du projet. Merci de toujours vous présenter.

Robert GIRAUDO, Vidauban

Est-ce que vous pensez que ce débat est vraiment public, quand on sait qu'une association a été subventionnée assez généreusement pour faire la propagande de l'aménagement, depuis 6 mois ? Dans tous les villages se sont tenues des réunions qui ont vanté le projet qui allait être fait, alors qu'en face, les gens n'ont eu aucun moyen d'exprimer leur opinion.

Deuxième volet. Croyez-vous que ce soit vraiment public de tenir des réunions de travail, comme ce soir, à Toulon, alors que la plupart des gens concernés sont de Garéoult, de La Roquebrussanne, de Rocbaron, de Vidauban ou de Saint-Maximin et sont obligés de prendre des après-midi de congés pour venir ?

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Pour la Commission, le débat public que nous organisons a commencé le 21 février et se finira le 21 juin. Tout ce qui se dira dans ce cadre-là sera pris en compte dans le compte-rendu que nous élaborerons après le 21 juin. Ce qui s'est passé avant, c'étaient des réunions d'information. Pour moi le public est présent. Le public, c'est le grand public, c'est le citoyen. Pour l'instant, tous les gens qui se sont présentés n'ont pas dit qu'ils représentaient forcément quelqu'un, et il semble qu'il y ait vraiment tous les citoyens. Par rapport à ça, je pense le public.

Après, bien sûr, vous avez vu, il y a trente réunions publiques. Là, ce sont des réunions générales de lancement et il était peut-être normal de les faire dans les trois grandes agglomérations, mais après, vous avez vu dans la liste, nous allons au Beusset, à Cuers, à Brignoles... Nous allons dans les villes plus petites, justement pour être toujours plus près du public. Il y a plus de trente réunions publiques. Il est difficile d'en faire tellement plus même si la région est grande.

Maintenant, je propose... Monsieur Klein, vous souhaitez rajouter quelque chose ?

Olivier KLEIN

Juste sur la question posée concernant la subvention d'une association particulière. Ce n'est pas nous qui subventionnons. On ne peut pas interdire à telle autorité d'attribuer telle subvention à telle association. Le débat public n'intervient pas dans la distribution de ces subventions et tout le monde aura le droit de parler. Les associations, qu'elles soient subventionnées ou pas, auront la parole évidemment.

Brouhaha dans la salle

Philippe MARZOLF

Le principe d'équivalence et l'équité, c'est le principe de symétrie de la diffusion de l'information. Si vous avez des informations, une proposition, un avis, argumentés par rapport à cela, je vous invite à ce qu'on se voit après la réunion de ce soir. Vous préparez un « cahier d'acteur ». Chaque « cahier d'acteur » est tiré à 30 000 exemplaires diffusés au même niveau que le document d'information du maître d'ouvrage. C'est cela qu'on appelle la symétrie d'information, donc tout le monde sera au courant de votre position ou de la position des acteurs. Vous avez pu voir à l'entrée, il y a déjà cinq « cahiers d'acteurs » qui ont été édités, il y en a six autres qui sont en préparation, on dépassera certainement la vingtaine de « cahiers d'acteurs ». C'est ce que nous appelons la symétrie, par rapport au public, pour pouvoir s'exprimer.

Maintenant, je vous propose qu'on écoute le maître d'ouvrage qui va présenter son projet. Normalement, il a vingt minutes pour le présenter. Merci de l'écouter et, ensuite, vous pourrez poser toutes vos questions. N'hésitez surtout pas, à donner aux hôtes les questions que vous avez pu poser par écrit qui, elles-mêmes, ensuite, pourront les rentrer dans le système et seront ensuite affichées.

Présentation du projet LGV PACA

Jean-Marie BERTRAND

Directeur général de Réseau Ferré de France

Bernard GYSSELS

Chef de projet du débat public, Réseau Ferré de France

Gilles CARTIER

Directeur régional de la SNCF

Jean-Marie BERTRAND

Nous sommes trois représentants de Réseau Ferré de France à cette tribune :

- Michel CROC, Directeur régional Réseau Ferré de France pour la région PACA ;
- Bernard GYSSELS, à gauche, Chef de la Mission LGV PACA ; c'est lui qui va nous présenter le projet dans un instant ;

- nous sommes accompagnés de Gilles CARTIER, de la SNCF.

En quelques mots, en préliminaire, je vous présente Réseau Ferré de France et sa vision du projet.

Nous sommes l'entreprise publique, qui, en France, est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, c'est-à-dire des quelque 30 000 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles circulent les trains.

Notre métier est d'exploiter et d'entretenir ce réseau ferré, afin d'offrir des infrastructures ferroviaires de qualité aux entreprises de transports ferroviaires, la SNCF actuellement. Mais RFF a aussi pour mission de moderniser le réseau existant et de l'agrandir en construisant de nouvelles infrastructures, de nouvelles lignes. Nous sommes le maître d'ouvrage de ces investissements. Cela veut dire que notre rôle est de concevoir et de réaliser ces nouvelles infrastructures. C'est à ce titre que Réseau Ferré de France est responsable du projet de la LGV PACA, projet majeur pour RFF.

Actuellement, la France dispose de 1 500 kilomètres environ, de lignes à grande vitesse. La décision de doubler ce kilométrage, à une échéance de 15 à 30 ans, a été prise par les pouvoirs publics, en particulier par le Gouvernement, lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire qui s'est tenu en décembre 2003. Ce Comité, ce CIADT prévoit, à cette échéance, la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires dont celui de la LGV PACA. RFF entend bien sûr mettre en œuvre ce programme ambitieux dont la première concrétisation est la construction, en cours, et la mise en service en juin 2007 des 300 km de la LGV Est Européenne entre Paris et Strasbourg.

RFF est persuadé de l'opportunité de réaliser cette LGV PACA. Notre conviction est que l'intérêt de ce projet tient à cette double vocation. D'une part, le développement de la grande vitesse en PACA afin de mieux relier cette région aux autres régions européennes. Et d'autre part, l'amélioration des services ferroviaires quotidiens dans la région en apportant la grande capacité.

Le projet de LGV PACA a vu le jour avec le soutien des partenaires ici présents. Un vaste programme d'études, plus d'une vingtaine, a été lancé. Nous présentons, aujourd'hui, les premiers résultats de ces études. Tous les éléments sont rendus publics mais le projet est loin d'être bouclé. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat qui est nécessaire pour conduire à un projet qui soit mieux défini, mieux compris, mieux partagé, qui satisfera les attentes du plus grand nombre. De ce fait, il aura les meilleures chances de se réaliser. Bref, un projet fédérateur.

Cris dans la salle

Votre avis et vos remarques vont nous aider à franchir une nouvelle étape.

Maintenant, je vous propose que Bernard Gyssels nous présente le résultat des études de RFF.

Bernard GYSSELS

Bonsoir. Du point de vue ferroviaire, notre région souffre de deux handicaps :

- la grande vitesse s'arrête à Marseille ;
- la saturation des voies ferrées existantes pénalise le développement du TER.

La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas seulement de la nécessité d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et Nice. C'est cette double vocation : grande vitesse et grande capacité, que je vais vous présenter maintenant.

L'enjeu de la grande vitesse est de répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes Maritimes. Pour les Toulonnais, si Paris est encore à 3 heures 50, il ne faut plus que 2 heures 50 pour rejoindre Lyon, mais les relations restent difficiles pour la capitale varoise du fait de la saturation du réseau actuel. Les habitants qui vivent à l'est du département, autour du Golf de Saint-Tropez et à Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse. L'enjeu de la grande vitesse, c'est aussi de rapprocher entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans les meilleurs des cas, on va de Toulon à Nice en 1 heure 40 minutes, de Marseille à Gênes en 6 heures, et de Gênes à Barcelone en 14 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent. La première ambition de la LGV PACA, est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. Par exemple, en 2020, on gagnerait une heure sur les trajets entre l'est du Var et Paris, et plus d'une demi-heure entre Toulon et Lyon. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Comme on le voit, en comparant les zones bleues de ces deux cartes, à gauche sans la LGV, à droite avec la LGV, les grandes villes du nord de la France et de l'Europe, se situeraient à environ quatre heures de la région. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations et les temps de trajets en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Toulon à Nice...

Cris dans la salle

Ecoutez, écoutez. Pour aller de Toulon à Nice, il faudra, en moyenne, 2 heures 30, soit 60 km/h. On voit en rouge et noir sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train, une alternative performante à la voiture.

La seconde ambition de la LGV PACA, c'est la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains. Les TGV, les Corail, les TER, les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendrent des problèmes de saturations dus à leur nombre important et à leurs vitesses différentes. L'ambition du Conseil Régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour des agglomérations. Il faudra donc faire passer deux fois plus de trains. Une deuxième ligne permettra d'atteindre cet objectif. Une ligne nouvelle permettra de libérer, sur la ligne existante, les capacités dont on aura besoin pour les TER plus fréquents mais également pour des trains de marchandises, bénéficiant ainsi de meilleures conditions de circulation. Sur la ligne nouvelle circuleront les TGV, bien sûr, mais aussi des trains inter-cités à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Cela se fait dans le Pas-de-Calais, par exemple.

La LGV PACA, projet de grande vitesse et grande capacité peut donc rendre le train nettement plus attractif, tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens. Le train plus attractif, c'est logiquement, des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités, et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, contre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. Et environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER. Sur les longues distances, près de 5 000 automobilistes, par jour, choisiront le train plutôt que leur voiture. Et 1 million de passagers, chaque année, choisiront le train plutôt que l'avion.

Comment réaliser la LGV PACA ?

Tout d'abord, en prenant en compte et en respectant l'environnement exceptionnel de la région.

Cris dans la salle

Je vois que vous êtes d'accord pour qu'on respecte l'environnement exceptionnel.

Cris et sifflets dans la salle

Avec 4,5 millions d'habitants, la Région PACA est la troisième de France. Elle compte trois des dix plus grandes agglomérations françaises avec Marseille, Toulon et Nice. L'habitat aggloméré ou diffus compte un tiers de l'aire d'étude. L'étalement urbain est un défi majeur pour l'insertion du projet. Les terres agricoles ne couvrent plus que 17 % de l'aire d'étude, contre...

Cris dans la salle

Combien ? Nous sommes à 17 % contre 60 % à l'échelle nationale. Avec des cultures à forte valeur ajoutée : vins AOC, fruits, légumes, fleurs, huile d'olive. Préserver l'agriculture est un deuxième défi majeur pour l'insertion de ce projet. En outre, la région possède une biodiversité remarquable. C'est la région de France métropolitaine la plus dotée en espèces végétales et animales. C'est la région de France métropolitaine qui compte sur 33 % de l'aire d'étude, est ainsi conservée par le réseau Natura 2000 contre 9 % à l'échelle nationale. La préservation de la ressource en eau a aussi une très grosse importance. Enfin, les paysages naturels, le patrimoine historiques sont exceptionnels. Il y a plus de 1 000 édifices protégés dans l'aire d'étude et des sites mondialement renommés. La préservation du milieu naturel, du patrimoine, de la ressource en eau est le troisième défi majeur de ce projet.

Nous avons étudié une vingtaine de scénarios classés en trois grandes familles :

- la desserte à un axe ;
- la desserte à deux axes ;
- la desserte à trois axes.

Les scénarios à un axe

Deux scénarios ont été étudiés suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération. A l'est de l'agglomération toulonnaise, un seul itinéraire a été identifié comme vous le voyez sur cette carte. Il suit le sillon permien déjà occupé par la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille et par les autoroutes A 57 et A 8. On suit, ensuite, le Cap d'Esterel pour se raccorder à la voie ferrée littorale dans sa section « trois voies » entre Antibes et Nice.

Les scénarios à deux axes

Huit scénarios ont été étudiés en fonction, d'une part, de position du débranchement de la ligne LGV Méditerranée entre la Durance et Marseille et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume. A l'est de l'agglomération toulonnaise, l'itinéraire se poursuit comme les scénarios à un axe.

Les scénarios à trois axes

Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement, de la même manière que le scénario précédent, de la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, Haut-Var ou Centre Var.

Pour la branche de Toulon, un seul itinéraire a été identifié, il consiste, également, à suivre le sillon permien déjà emprunté par l'autoroute.

La réalisation de la LGV permet de résoudre les principaux problèmes d'accessibilité du Var, avec la réalisation d'une deuxième ligne est-ouest et la création de gares nouvelles. Deux nouvelles gares sont envisagées. L'une au nord de l'agglomération toulonnaise ; une gare connectée au réseau TER desservie fréquemment par des TGV et des TER. C'est plus de choix pour les habitants qui résident au nord et à l'est de l'agglomération.

A l'est du Var, une nouvelle gare également connectée au réseau TER. C'est un nouveau territoire de Draguignan à Fréjus et au Golfe de Saint-Tropez qui accèdera à la grande vitesse.

A l'échelle du département, c'est la construction d'un réseau ferroviaire maillé entre toutes les agglomérations à l'égal de Marseille et de Nice. Toulon bénéficiera de deux gares pour accéder au réseau régional, national et européen. Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes. Le scénario Nord-Arbois, A 8, Nord-Toulon, Ouest-Nice, se débranchent de la LGV Méditerranée au nord du plateau de l'Arbois en recherchant le jumelage avec l'autoroute A 8. Au-delà de Saint Maximin, l'itinéraire s'infléchit vers Toulon, s'insère sur le plateau de l'Issole puis débouche dans le sillon permien au nord de l'agglomération toulonnaise où se situerait...

Cris et sifflets dans la salle

... la gare Nord-Toulon. Ensuite, l'itinéraire suit le sillon permien déjà occupé par l'autoroute et la voie ferrée. Enfin, il traverse le massif de l'Estérel et la Côte d'Azur pour se raccorder à la ligne existante entre Antibes et Nice. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 185 km de ligne nouvelle qui sont à construire pour un coût évalué à 5,4 milliards. Ce scénario permet de relier Toulon à Paris en 3 heures 05, Est Var-Paris en 3 heures 15, Toulon – Nice en 55 minutes, l'Est Var à Marseille en 45 minutes, Nice-Paris en 3 heures 40. Le scénario...

Cris dans la salle

... Le scénario Sud Arbois, A 8, Nord-Toulon, au sud de la gare d'Aix-TGV, puis rejoint l'autoroute A8 à l'est d'Aix-en-Provence. Ce scénario est ensuite identique au précédent. Sur ce scénario, ce sont 180 km de ligne nouvelle qui sont à construire avec un coût de 5,1 milliards.

Le scénario Nord-Marseille, Nord-Toulon, prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille, en tunnel et en surface et dessert en ligne, une gare TGV souterraine, par exemple, à La Blancarde La LGV se poursuit au-delà d'Aubagne au sud du massif de la Sainte-Baume, elle s'insère dans la vallée du Gaberou puis débouche dans le sillon permien au nord de l'agglomération toulonnaise où se situerait la gare de Nord-Toulon, puis elle se dirige vers la Côte d'Azur à l'identique des scénarios précédents.

Cris et sifflets dans la salle

Je vous propose...

Cris dans la salle

... - j'espère que ce temps est décompté - ... de passer la parole à Gilles Cartier, Directeur régional de la SNCF.

De la salle

Non au TGV ! Non au TGV !

Toulon, le 8 mars 2005

Gilles CARTIER

Bonsoir à toutes et à tous. La SNCF a toujours marqué un fort intérêt pour ce projet – Monsieur le Préfet de Région l'a rappelé – et est un investisseur important puisqu'elle aura à apporter ses rames TGV, ses gares et les ateliers d'entretien du matériel roulant. Très brièvement, le transporteur et le maître d'ouvrage des gares vous propose aujourd'hui l'offre qu'il entend mettre en place sur cette ligne. Bien évidemment nous cherchons à proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population et qui constitue une véritable alternative à la route et à l'avion. Sur cette carte, vous apercevez, à partir de Marseille, en prolongement de la LGV Méditerranée existante, les différents types de trains qui vont circuler ; en l'occurrence, deux grands types de relations : les TGV depuis la Région PACA vers Paris avec trois types de missions possibles :

- la ligne marron qui figure les TGV qui relieront directement Paris et Nice ;
- la ligne rouge avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV PACA qui auraient d'ailleurs un intérêt pour Toulon et sa région puisqu'elles desserviraient Paris directement ;
- et enfin, les trains desservant la Côte, nous aurions ainsi des TGV Paris-Marseille-Toulon c'est la ligne rose jusqu'à Hyères, et des TGV Paris-Nice *via* la Côte à partir de Saint-Raphaël, c'est la ligne verte.
- enfin, deuxième type de trains : ceux qui relieront PACA aux autres régions de France et d'Europe, c'est la ligne bleue. Ils utiliseront uniquement la ligne à grande vitesse et permettront aux TGV d'assurer la desserte de l'arc méditerranéen en direction de Bordeaux, de l'Italie et de l'Espagne, bien évidemment.

C'est à partir des gains de temps importants qui viennent d'être exposés que nous avons pu déterminer ce que serait le trafic. C'est de l'ordre de 3 millions de voyages supplémentaires – vous l'avez vu – qui sont possibles, permettant ainsi d'atteindre 24 millions de voyageurs par an, et apparaît ainsi la nouvelle desserte autorisée avec un scénario depuis deux axes, où vous voyez que sur les 14 TGV qui quittent Toulon aujourd'hui, c'est 36 TGV que nous obtiendrons avec 14 à destination de Paris, c'est-à-dire environ 1 TGV par heure et 22 en direction de la Province, de l'Europe, de l'Espagne et de l'Italie. Et puis, effectivement, une hypothèse de travail qu'il convient d'affiner en fonction des tracés qui seront retenus.

Enfin, les gares. Cette desserte s'appuie sur les gares actuelles qui constituent notre fonds de commerce et qui présentent un grand intérêt, mais également sur les nouvelles gares puisque nous pensons là aux trains qui vont aller à plus grande distance vers Nice, et, en l'occurrence, comme cela vient d'être expliqué, trois gares nouvelles sont imaginées :

- une au nord de Toulon destinée à irriguer l'agglomération de Toulon-Hyères et son secteur nord-est ;
- une dans l'est du Var dite « Est-Var » pour desservir les Arcs, Draguignan et le Golfe de Saint Tropez ;
- et enfin, une gare dans l'ouest des Alpes Maritimes dans le triangle Cannes, Grasse, Antibes.

Nous avons recherché ainsi une cohérence avec les scénarios qui viennent d'être exposés et à nous positionner à l'intersection avec les lignes existantes, de manière à avoir une bonne inter modalité entre les TER et les TGV.

Pour conclure, on aperçoit ici les zones de chalandise des trois gares dans lesquelles nous observerons respectivement 2,5 millions de voyageurs par an dans la gare de Nord-Toulon, 1,1 million à l'Est-Var, et 1,2 million sur Ouest-Maritime, ce qui correspond aux chiffres que j'indiquais tout à l'heure.

Philippe MARZOLF

On remercie le maître d'ouvrage pour la présentation du projet.

Pour l'instant, nous avons reçu 66 questions. Nous les regardons. Ce que je vous propose avant de passer à une première salve de questions, c'est d'écouter les trois collectivités partenaires de RFF pour les études et le débat public que sont la Région, le Département et l'agglomération de Toulon. Je passerais donc d'abord la parole à Monsieur le représentant du Président du Conseil Régional.

Interventions des interpellants

Robert ALFONSI, Vice-Président du Conseil régional de PACA

Merci. Mesdames et Messieurs. Monsieur le Ministre, Maire de Toulon, Monsieur le Préfet de Région, Monsieur le Préfet du Var, Monsieur le Président du Conseil Général, Mesdames et Messieurs. Ce projet revient dans notre département dix ans après avoir avorté. Dans les années 1990, les instruments du débat public n'existaient pas. Par rapport à ces années-là, il y a donc un progrès de la démocratie dont il faut nous féliciter collectivement. A nous de ne pas galvauder cet outil. Qu'on soit élu, président d'association ou simple citoyen, cet outil est mis à notre disposition et il faut s'en servir pour, à terme, arriver à quelque chose de cohérent qui ne sera jamais complètement consensuel. En avançant ensemble des arguments, en nous écoutant, en nous respectant malgré les divergences qui, légitimement, peuvent et doivent s'exprimer.

Il y a les personnes présentes ici – et je les remercie d'être venues nombreuses afin de vous faire partager leurs inquiétudes et leurs désaccords – et il y a les centaines de milliers d'autres varois qui ne sont pas là et qu'il faudra bien toucher d'une manière ou d'une autre... Parce que la démocratie c'est aussi cela, ce sont les gens qui se mobilisent, qui savent s'organiser et c'est très bien. C'est ce qu'on appelle la démocratie participative et associative. Et puis il y a tous les autres citoyens qu'il faut toucher d'une manière ou d'une autre, parce qu'ils sont concernés en tant que contribuables, futurs utilisateurs et puis des personnes pouvant être intéressées par le développement de la région, de leur département. Il faudra donc trouver les moyens de toucher un maximum de nos concitoyens, y compris dans ce département où le débat est plus tendu qu'ailleurs parce que c'est comme cela, le gage de la démocratie bien respectée qui arrive à produire des choses intéressantes et intelligentes collectivement.

Puis viendra le temps de la décision. Nous prendrons alors nos responsabilités dans l'intérêt des territoires et de nos populations, parce que c'est aussi cela, faire acte d'engagement politique.

Après ce préambule, je voudrais vous dire que je suis particulièrement heureux de représenter le Président de la Région, Monsieur Gauduel, en tant que Vice-Président de cette institution et d'élu varois, pour la seconde réunion officielle du débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, après celle qui s'est tenue à Nice la semaine dernière.

Cris et applaudissements dans la salle

Très bien. Ce projet porte le nom de notre région, se confond avec celle-ci...

Applaudissements

...Evitons les mots qui fâchent.

Je crois que ce soir, d'abord, nous travaillons – s'il vous plaît, écoutons-nous autrement ce n'est pas la peine d'être là – pour les générations que nous avons vues défiler devant nous...

Cris dans la salle

... Eh oui. Et c'est pour ces générations-là que nous pouvons avoir un vrai débat en nous respectant les uns les autres. Il n'y a pas de démocratie sans écoute. On va y revenir aux propositions, mais si on écoutait cela serait mieux.

Les enjeux sont particulièrement forts pour toute la région et le débat qui s'ouvre est la première étape d'un long processus qui permettra enfin de poursuivre l'œuvre engagée depuis plus de 30 ans, en amenant la grande vitesse dans le Var, au cœur de notre région, pour continuer ensuite vers la Côte d'Azur et l'Italie. Il y a près de 4 ans, le Président de Région était à Avignon pour l'inauguration du TGV Méditerranée qui permet aujourd'hui à Marseille d'être à 3 heures de Paris et à 1 heure 35 de Lyon, mais aussi à 30 minutes d'Avignon. Le succès de cet équipement, de la ligne comme des gares qu'elle dessert ne s'est pas démenti depuis. Il a fallu attendre 1998 et les décisions du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire, reprises dans le Contrat de Plan Etat-Région, pour relancer des études sur ce projet dont l'objectif est de mieux desservir l'est du territoire régional.

Cette ligne à grande vitesse veut répondre à trois enjeux majeurs :

- relier l'est de la région au réseau à grande vitesse national, en facilitant l'accès aux métropoles que sont Marseille, Lyon, Paris, Lille, pour ne citer que les agglomérations les plus peuplées ;
- constituer un des maillons structurants de l'infrastructure permettant de relier entre elles, par des relations ferroviaires performantes, les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone. Elle permettra aussi de relier le Var aux grandes villes du nord de l'Italie : Milan, Turin, Gênes, ainsi qu'à Barcelone, Toulouse et Bordeaux.
- enfin, la Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur doit permettre de mieux relier entre elles les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille. Relations pour lesquelles les temps de parcours actuels ne sont pas attractifs.

C'est également pour nous une nouvelle façon de penser à l'évolution des comportements dans notre région. Les transports collectifs gagneront des parts de marché face à la route. Cela s'inscrit pleinement dans la politique régionale des transports que développe la Région depuis 1998. D'emblée, je soulignerais une conséquence majeure de la réalisation de ce projet : des voies de chemin de fer en plus, sont autant de possibilités supplémentaires de circulation de TER qui relèvent de la compétence régionale. Dans certaines zones, et notamment dans notre département, la ligne à grande vitesse permettra d'améliorer sensiblement le réseau et d'en faire un véritable RER. C'est un enjeu majeur.

La Région a exprimé son point de vue dans le « cahier d'acteur » qui est à votre disposition dans cette salle. Au-delà des arguments développés dans ce document, je voudrais souligner un point :

l'objectif de mieux relier nos agglomérations régionales doit permettre, en même temps, une irrigation en profondeur des nos départements, en particulier du Var. Le moyen pays varois, le Golfe de Saint-Tropez, Fréjus et Saint-Raphaël doivent aussi bénéficier des gains de temps qui seront permis par la ligne à grande vitesse. La localisation et la conception des gares nouvelles de la ligne devront être définies en conséquence. Les études conduites par la SNCF et RFF, ont préconisé de construire ces gares au niveau du franchissement du réseau classique, afin que les gares permettent des correspondances aisées avec les trains régionaux. Il conviendra aussi de prévoir des raccordements sur la ligne actuelle, pour maintenir une desserte par TGV des communes sur le littoral.

Enfin, pour les agglomérations qui n'ont plus la chance – nous avons réouvert des lignes TER et la Région poursuivra dans ce sens – d'être desservies par le fer, des correspondances intelligentes par autocars pourront néanmoins les faire bénéficier des atouts de la grande vitesse.

La recomposition de l'offre ferroviaire régionale qui devra intervenir lors de la mise en service, devra être dimensionnée de façon à assurer de bonnes correspondances entre les trains ; nous bénéficierons pour cela de l'expérience de la mise en service du TGV Méditerranée avec la recomposition de l'offre dans la Vallée du Rhône et sur le littoral.

La Ligne à Grande Vitesse constituera pour la population de la région, mais aussi pour ceux qui viennent nous voir pour raisons familiales, professionnelles, touristiques et qui contribuent ainsi à notre développement économique, une offre de transport alternative à la voiture et à l'avion. Il s'agit là d'un enjeu particulièrement fort dans notre département du Var qui est l'une des deux premières destinations touristiques de France. Les infrastructures routières et autoroutières sont aujourd'hui surchargées, particulièrement en période estivale. Nos concitoyens n'acceptent plus, à juste raison, que soient construites des autoroutes qui brutalisent nos paysages, notre environnement et détruisent le cadre de vie.

Cris dans la salle

Eh oui. Des transports collectifs bien conçus sont un des moyens de renverser la tendance. Cela suppose une bonne coordination entre les différentes autorités organisatrices de transports que sont la Région, le Département, et les Communautés d'Agglomération qui travaillent déjà en ce sens – et je m'en réjouis – et pourquoi ne pas réfléchir à une cité unique, par exemple ?

Les questions de pollution atmosphérique, avec les pics de pollution que nous connaissons chaque année dans la région, nous renforcent dans notre volonté de voir se réaliser des projets tels que celui-ci qui nous aideront à lutter contre cette pollution. Chaque année, le TGV Méditerranée permet d'éviter l'envoi dans l'atmosphère de 400 000 tonnes de gaz carbonique. Le grand projet qui nous réunit ce soir aura incontestablement des effets bénéfiques sur l'environnement.

Cris dans la salle

Il faudra aussi apporter une grande attention aux conditions d'insertion de la ligne dans l'environnement. En effet, le projet concerne des paysages magnifiques : des vergers, des vignobles, des zones naturelles riches pour la flore comme pour la faune. Il côtoie aussi des habitations. Tous ces aspects devront être pris en considération avec attention tout au long du processus de réalisation, dans la concertation avec la population, et les organismes concernés. C'est une des conditions de la réussite du projet et notre région y veillera.

C'est ainsi que nous concevons notre rôle dans l'aménagement du territoire régional.

Aujourd'hui nous n'en sommes qu'au début de ce processus et le débat public qui vient de s'ouvrir en est la première phase. Il porte sur l'opportunité du projet et sur ses principales caractéristiques. Monsieur Marzolf qui préside ce débat – et que je salue – nous a précisé à l'instant les étapes de réalisation de ce grand projet. Après la remise du rapport sur le débat, et si, - comme je l'espère – il est décidé de poursuivre le projet, il conviendra ensuite...

Cris et sifflets dans la salle

... d'affiner les études, de retenir des variantes de tracés, d'engager la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, puis, de réaliser les travaux pour autant que les financements soient mis en œuvre au fur et à mesure. Gardons-nous de brûler les étapes et prenons le temps de bien débattre des objectifs que nous entendons assigner à la Ligne à Grande Vitesse et de l'opportunité de sa réalisation. Je sais que lorsqu'on parle de projets d'équipements qui touchent au patrimoine collectif et individuel, des craintes, des inquiétudes bien légitimes se font entendre, mais, il y a un temps pour chaque chose. Le débat sur le tracé qui permettra d'étudier les différentes variantes...

Cris dans la salle

Je termine, je vais au bout. Je termine, j'irai au bout.

Si vous permettez qu'on s'exprime pour que cela aille plus vite.

Philippe MARZOLF

Finissez.

Robert ALFONSI, Vice-président du Conseil régional de PACA

Le débat sur le tracé qui permettra d'étudier les différentes variantes...

Cris dans la salle

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît Messieurs dames, nous avons deux solutions, soit vous laissez parler les gens et à ce moment-là... soit nous arrêtons la réunion. Nous, en tant que Commission du Débat Public, qui organisons ce débat... Il a passé 11 minutes 30, nous surveillons cela, mais il faut dire que vous faites un peu de bruit et qu'il est obligé de répéter les choses. Est-ce que vous pouvez... Nous allons donc arrêter la réunion ? Est-ce que vous voulez bien laisser finir le représentant de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ? Après, Monsieur Lanfranchi parlera et ensuite il y aura les questions.

Robert ALFONSI, Vice-président du Conseil régional de PACA

J'ai terminé mais vous allez m'entendre jusqu'au bout.

Le débat sur le tracé qui permettra d'étudier les différentes variantes, d'en apprécier les avantages et les inconvénients en termes d'aménagement du territoire d'économie, d'environnement, financier et technique viendra en son temps. Nous veillerons à ce que l'importance et le temps nécessaires lui soient consacrés. Je souhaite que ce débat public soit l'occasion, pour les habitants de la région,

individuellement ou collectivement, de débattre librement dans la sérénité, des enjeux que ce grand projet représente pour nous. Je crois à la force du débat public qui permet d'abord l'échange, la construction d'un point de vue partagé ensuite. La Région en a l'expérience, elle qui a toujours fait en sorte que la population, notamment dans le domaine ferroviaire avec les Comités de Lignes, participe à la mise en œuvre de ses politiques. Je crois au caractère rassembleur de ce projet, dès lors que chacun est convaincu de l'intérêt général est en jeu.

Pour terminer, je voudrais remercier les membres de la Commission Particulière de Débat Public de toute l'attention qu'ils voudront bien porter à ce que les échanges se déroulent dans les meilleures conditions de clarté et de transparence tout au long de ce débat.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je le redis. Il est vrai qu'un débat public a des règles. Il est vrai que les temps ont été dépassés. On ne peut pas non plus couper... Mais si les personnes avaient la possibilité de s'exprimer complètement, elles arriveraient peut-être à respecter les temps. Maintenant, essayons de nous respecter, d'écouter les gens qui parlent. Vous avez eu le temps de vous exprimer. Nous avons mis un de vos représentants, Monsieur Pepino, à la tribune pour qu'il puisse exprimer votre position, donc merci d'écouter d'abord les orateurs qui vont parler, d'abord Monsieur Lanfranqui et ensuite Monsieur Falco. Merci de les écouter.

Monsieur Lanfranqui, à vous. 7 minutes, essayons de respecter les temps.

Horace LANFRANCHI, Président du Conseil général du Var

Je vous remercie. Je resterai dans les 7 minutes et je voudrais – si vous êtes d'accord Monsieur le Président – saluer nos amis italiens et espagnols que nous avons conviés à cette réunion et sur mon temps de parole – toujours avec votre autorisation – je voudrais leur céder la possibilité de s'exprimer quelques instants.

La ligne LGV Est un projet qui suscite beaucoup d'espoirs mais aussi, chez certains, quelques, ou beaucoup d'inquiétudes. Et je me réjouis que le Conseil Général puisse, pour la première fois officiellement, exprimer sa position. Je souhaite que le débat qui s'ouvre nous permette de faire valoir les attentes, les besoins et les ambitions de notre territoire.

Les techniciens de Réseau Ferré de France ont beaucoup travaillé – et je vais ici, publiquement, leur rendre hommage – car ce dossier, depuis son origine, a considérablement évolué et cette évolution s'est faite dans le sens d'une bonne éducation certaine.

Aujourd'hui, on nous présente trois grandes hypothèses de travail sur lesquelles il nous faut nous prononcer. Les deux premières consisteraient à inscrire la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, depuis la LGV Méditerranée, soit au nord, soit au sud d'Aix-Arbois en contournant Aix par le sud, en longeant l'A 8 jusqu'à l'est de Saint Maximin, en rejoignant Toulon-Nord, à travers la plaine de l'Issole. La troisième se situe dans le prolongement de la LGV Méditerranée en desservant Marseille par une nouvelle gare et rejoignant Toulon-Nord après avoir traversé le territoire de Puget-Decines. De prime abord, débat public signifie choix, et ce choix, il nous appartient aujourd'hui de l'éclairer. Cet éclairage, c'est tout d'abord celui des enjeux de cette ligne qui doit constituer le chaînon manquant de l'arc, latin, au regard de notre ambition affirmée, d'ouvrir le Var sur la Méditerranée, de l'inscrire dans les grands courants d'échanges européens.

Cet éclairage c'est aussi celui des enjeux régionaux, de la liaison des trois métropoles régionales, de la desserte Paris-Provence.

Enfin, cet éclairage doit se faire au regard des contraintes économiques, financières et environnementales attachées à un tel projet. Dès lors, ce choix qui pouvait paraître très ouvert, au départ, s'en trouve, à l'analyse, nécessairement réduit, car tous les projets qui nous sont présentés ne nous permettent pas de satisfaire aussi pleinement cette triple exigence.

Comment imaginer, Mesdames et Messieurs, qu'on puisse imposer à un des territoires concernés, un projet qui ne recevrait pas sa totale adhésion.

Applaudissements

Nous serions donc bien inspirés de nous entendre. Cette réalité est confortée par le fait que les coûts de cette infrastructure imposent la participation financière de tous. Aussi, tout projet qui n'assurerait pas, avec certitude, le financement de l'ensemble des grandes collectivités régionales, serait totalement irréaliste.

Après ces considérations générales, venons-en maintenant au projet lui-même.

L'évolution de ce dossier et l'abandon des *scenarii* initiaux qui court-circuitaient l'agglomération toulonnaise, et réduisaient le Var à un territoire de transit, aujourd'hui, nous avons la satisfaction de constater que les trois scénarii proposés à notre examen desservent Toulon et le Var. C'est là une bonne décision pour notre région et un puissant moyen d'intégrer Toulon et le Var dans la synergie des grandes métropoles régionales.

Le projet qui nous est soumis nous impose tout d'abord de resituer les choses dans le temps et de prendre pleinement conscience du fait qu'on s'inscrit dans le long terme. Je rappelle qu'il se réalisera à l'horizon 2020. Cela doit nous permettre d'aborder cette question avec toute la sérénité et toute la responsabilité nécessaires. Cette responsabilité qu'est la nôtre, exige de nous une vraie vision de l'avenir et, de ce point de vue, je voudrais vous faire part de l'une de mes préoccupations. Le problème du transport dans cette région est certes, prioritairement, celui du transport des voyageurs, mais c'est aussi, et de plus en plus, celui du transport de fret. Or, je regrette que, dans ce débat, cette question n'ait été abordée que de façon accessoire, et il nous faut veiller à ce que le fret ne soit pas évacué de nos réflexions. Aujourd'hui, nous pouvons tous constater la forte augmentation du transport routier et d'ici 2020, il est évident que nos autoroutes seront saturées de poids lourds avec toutes les conséquences en matière de ralentissement, de trafic et de sécurité que cela pourrait comporter.

Quelques chiffres doivent nous permettre de nous projeter dans la réalité de demain. 8 millions de voyageurs supplémentaires prendront le train en 2020, grâce à la nouvelle ligne LGV, dont 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains express régionaux. En 2020, dix trains par jour circuleront vers Vintimille, en ce qui concerne le trafic de fret et ce sont 5 500 camions qui transiteront par Vintimille. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et doivent nous rappeler à nos responsabilités dans ce domaine. C'est pour cela qu'a été mis en place, avec la Chambre de Commerce, un système de rotation par voie maritime.

En matière d'environnement, la ligne TGV peut-être, suivant les modalités techniques et le tracé choisi, une très belle mise en valeur de notre territoire ou un projet très destructeur. Aujourd'hui, le Département du Var s'est engagé de plain-pied dans une politique de développement durable et l'agenda 21 local guide quotidiennement notre politique d'aménagement du territoire et notre action dans tous les domaines. Bien évidemment, nous serons d'une extrême vigilance sur

l'environnement dont nous souhaitons être les garants, tant dans l'élaboration que dans la réalisation de ce projet.

Chaque fois que nécessaire, des tunnels devront être réalisés pour préserver notre environnement. Cela s'est fait ailleurs, il n'y a pas de raisons que nous en fassions l'économie dans le Var.

Le Var aujourd'hui, c'est le Var des territoires. Dans ces territoires, l'agglomération toulonnaise représente pratiquement la moitié de la population. Toulon, la capitale du département, se redresse, aujourd'hui. Nous multiplions nos efforts pour qu'elle puisse enfin jouer pleinement son rôle d'entraînement. Mais, pour ce faire, elle a non seulement besoin de la solidarité de l'Etat, de la Région, du Département, mais aussi d'un véritable effet d'entraînement. Nous savons tous ce que la ligne sud-est a apporté en termes de développement économique à Aix et à Marseille, et nous souhaitons aujourd'hui que l'agglomération toulonnaise puisse, à son tour, bénéficier de cette même dynamique.

Alors, ce ne sont pas les petites différences d'appréciations locales, les différences de coûts mineures entre l'un et l'autre projet, ni les quelques minutes qui peuvent les séparer qui doivent être décisives pour notre économie et tout l'avenir d'un territoire. L'exercice auquel nous sommes conviés déterminera les infrastructures de communication pour le siècle à venir. Cela doit nous rappeler à la sagesse et à l'esprit de responsabilité. La technologie évolue de façon vertigineuse et rien ne nous dit que les quelques minutes auxquelles certains s'attachent aujourd'hui, ne seront pas rattrapées par le progrès technologique du matériel roulant de demain.

La France vient de franchir un cap supplémentaire important dans l'intégration européenne. Notre principale carte à nous, régions du Sud, c'est l'arc latin, mais il reste à construire et suivant le tracé choisi, soit nous nous inscrivons dans cette construction, soit nous laissons passer de belles opportunités de le faire exister et de nous y raccrocher. La présence aujourd'hui de nos amis représentants de Gênes et de Barcelone a une valeur toute symbolique. Ils ont tenu à se déplacer pour nous lancer ce message et vous dire ce soir, à toutes et à tous, actrices et acteurs de ce débat public : « Ne laissez pas passer votre chance de vous inscrire dans ce grand courant d'échanges européen entre Barcelone et Gênes. Il sera porteur d'avenir, de richesses et de progrès. »

Les exigences d'équilibre financier doivent être regardées à l'horizon 2020, 2030 voire même 2040. Mesdames et Messieurs, vous l'aurez compris, notre département entend bien, aujourd'hui, affirmer le rôle pivot qui lui revient au sein de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cependant, nous n'entendons pas tomber dans le jeu suicidaire qui consisterait à jouer un territoire au détriment d'un autre. Bien au contraire, il va nous falloir concilier les intérêts de chacun dans le respect de l'intérêt général de la Région, dans toutes ses composantes.

De la salle

Non au TGV !

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur Lanfranchi vous avez pris 10 minutes. Je pense qu'on essaiera de faire parler les Italiens et les Espagnols au cours de la soirée.

Horace LANFRANCHI

Je vous en remercie.

Toulon, le 8 mars 2005

Philippe MARZOLF

Je vous propose d'écouter Monsieur Hubert Falco. Ensuite nous prendrons les questions de la salle.

Hubert FALCO, Président de la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

C'est parce que les élus de notre région ont parlé d'une même voix, que ce 18 décembre 2003, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire a pris la décision d'établir le chaînon manquant de l'arc méditerranéen, en donnant son accord à l'étude d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice. Ces trois agglomérations représentent plus de 4 millions d'habitants, les premières destinations touristiques de France et d'Europe avec 10 millions de touristes par département. Et si Marseille et Nice sont des acteurs et des interlocuteurs historiques et naturels de la région sud-est, pour la première fois, Toulon et son agglomération font partie du jeu régional et national à égalité avec ses partenaires et c'est nouveau.

Demain, la desserte ferroviaire en PACA devra permettre de répondre aux enjeux de l'aire toulonnaise. Premier pôle européen de défense navale en Méditerranée, troisième pôle de l'arc méditerranéen avec plus de 550 000 habitants et 45 % de la fréquentation touristique varoise.

Aujourd'hui, la parole est à tous. Le débat public est ouvert. Il est heureux, sur un projet de cette importance, que les décideurs mais aussi les citoyens puissent s'exprimer. Des propositions vous sont faites, il est fondamental que l'information circule efficacement et irrigue notre territoire et ses habitants. Nous avons à nous prononcer sur des scénarios, mais nous avons aussi la possibilité d'être force de propositions, car il faut être conscient que le choix qui sera fait engagera l'avenir de notre territoire pour des décennies et que, surtout, les collectivités locales seront appelées à cofinancer le projet pour une large part. Cette nouvelle liaison à grande vitesse reliant les agglomérations marseillaises, toulonnaises et niçoises sera un outil majeur de la valorisation de notre territoire, si nous parvenons à le façonner au plus près des intérêts de notre agglomération, et de notre département, en complémentarité et en harmonie avec nos partenaires régionaux. Je souhaite que les élus de Toulon et de son agglomération se prononcent clairement pour l'installation de cette Ligne à Grande Vitesse, car telle est la première question qui nous est posée. Oui, nous soutenons pleinement le projet de la LGV PACA qui permettra d'emmener le train à grande vitesse vers le Var et les Alpes Maritimes tout en libérant des capacités de transport sur la ligne classique pour développer les trains express régionaux autour des agglomérations. Cependant, la famille de tracé qui sera choisie pour la LGV n'est pas neutre sur la qualité de services rendus aux usagers. Elle n'est pas neutre, non plus, sur l'impact bénéfique du TGV pour le développement de l'aire toulonnaise, du Var et de la région. C'est la raison pour laquelle je voudrais soumettre quelques axes à votre réflexion.

Pour que ce nouvel axe remplisse son rôle de chaînon manquant sur l'axe ferroviaire Méditerranée, entre les réseaux à grande vitesse italiens, français et espagnols, le projet devra intégrer la connexion au réseau italien par une liaison entre Nice et San Remo, point de départ de la LGV vers Gênes, ce qui permettra de mobiliser des fonds européens. Il est entendu que ce projet ne doit pas diviser notre région. Pour cela, il faut privilégier les solutions de dessertes qui mettront en relation les trois métropoles régionales que sont Marseille, Toulon et Nice. Ainsi, chacune des villes bénéficiera de dessertes accrues et notre région sera plus unie. L'enjeu régional est déterminant car les déplacements inter-régionaux représenteront 50 % de la clientèle de la future ligne.

La gare TGV, comme c'est le cas pour la plupart des grandes villes desservies par les lignes à grande vitesse ne pourra pas, demain, être positionnée en Centre-Ville. Il nous reste à trouver, au

sein de l'agglomération, le positionnement le plus pertinent pour la nouvelle gare. Une des exigences que nous voulons faire valoir pour notre ville Préfecture, est de conserver demain, au moins, le niveau de desserte actuel de la gare en Centre Ville. En effet, il serait inacceptable qu'en ce qui concerne les départs en direction de Paris et de la Province, que la nouvelle gare TGV appauvrisse la desserte de Toulon-Centre. En effet, au départ de Toulon, nous avons aujourd'hui 7 TGV quotidiens vers Paris et il est nécessaire de les conserver. Or les scénarii Arbois, A8, Nord-Toulon, Ouest-Nice, s'ils prévoient bien une desserte quotidienne par 36 allers-retours TGV, 14 vers Paris, 22 vers les villes de Province et l'international, ne prévoient que 3 allers-retours directs par jour vers Paris de Toulon-Centre. C'est une des raisons pour associer l'aire toulonnaise à celle de Marseille. Elle aura alors en termes de clientèle, le poids suffisant pour justifier le maintien de ces 7 TGV au départ de Toulon-Centre. Notre ville, nous en avons tous conscience, a subi de très importants retards, notamment au niveau de sa desserte. A ce titre, je rappelle que depuis plus de 25 ans, la traversée de Toulon fait débat et nous venons seulement d'obtenir des accords pour la réalisation du deuxième tube permettant enfin une véritable continuité autoroutière entre Nice et Marseille.

11^{ème} ville de France, Toulon est bien la seule à être encore dans cette situation. La création de la ligne LGV sera un moyen de permettre à ce territoire de prendre toute sa place et de lui offrir les communications dont il a besoin pour son développement. Ce projet, nous en sommes conscients, est capital pour notre avenir. Premier département pour l'accueil touristique. Une démographie trois fois supérieure à la moyenne nationale, le Var compte aujourd'hui 1 million d'habitants, autant que les Alpes Maritimes. Notre département a vu, pendant des années, ses deux puissants voisins se développer. Aujourd'hui, nous sommes parfaitement en mesure d'être une métropole entre Nice et Marseille et notre territoire est confronté à ce nouvel enjeu. L'avenir de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se joue en partie chez nous et j'en veux pour preuve quelques grands projets structurants qui sont en train de voir le jour et notamment ITER à notre frontière commune avec les Bouches-du-Rhône, les Alpes et le Vaucluse. Le pôle de compétitivité qui pourra être – je l'espère – un des premiers pôles d'excellence européen dans le domaine de la mer. Le foisonnement de candidatures pour l'appel à projets lancé par la DATAR pour les pôles de compétitivité (horticulture, agriculture, environnement, mer) démontre, à l'évidence, que ce territoire est aujourd'hui porteur d'avenir et d'innovation. Donnons-lui les moyens de jouer les synergies nécessaires avec les deux grandes métropoles voisines qui sont Marseille et Nice et veillons à ce que le tracé choisi apporte à nos territoires l'ouverture dont ils ont besoin sur l'arc latin.

Le Var, point de passage obligé pour la ligne nouvelle à grande vitesse ne doit pas être seulement un lieu de transit. Notre département doit bénéficier de deux gares TGV pour desservir ces deux grands bassins de population.

Enfin, le tracé retenu ne devra pas, bien sûr, menacer la préservation de nos espaces naturels exceptionnels.

C'est pour toutes ces raisons que nous devons mettre à profit les quatre mois qui viennent pour débattre ensemble, et le plus largement possible, avec vous et avec les autres, ceux qui ne sont pas là, ceux qui sont pour le TGV. Vous avez toujours été contre tout et vous continuerez à le rester. Voilà la raison pour laquelle nous voulons un TGV pour Toulon et le Var malgré vous avec toutes celles et tous ceux qui veulent un Var de demain. Voilà la raison pour laquelle nous voulons un TGV pour nos enfants.

Cris dans la salle

Vous pouvez crier, crier, crier. Nous aurions pu, nous aussi, remplir une salle avec des Toulonnais pour le TGV, avec les Varois pour le TGV ! Nous ne l'avons pas fait parce que nous respectons la démocratie ; que ces gens respectent aussi les autres. Je vous connais.

Toulon, le 8 mars 2005

Franchement, cela fait 30 ans que vous criez contre tout. Vous êtes incapables de construire quelque chose et vous croyez nous impressionner. Ce n'est pas vous qui nous ferez reculer. On l'aura, le TGV !

Cris dans la salle

Croyez-moi.

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît.

De la salle

Falco, démission ! (*scandé*)

Hubert FALCO

Falco, il est élu et vous, vous ne l'avez jamais été parce que vous êtes contre tout. Voilà ce que vous êtes. Des destructeurs.

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît.

Hubert FALCO

J'ai été élu aussi, et tu n'as jamais été élu nulle part !

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît, Messieurs dames. S'il vous plaît. On vous a entendu ce soir, je pense, merci. On ne peut pas continuer un débat si vous n'écoutez pas ce que chacun dit. Ensuite vous aurez la possibilité de vous exprimer. Soit on continue à avoir les règles du débat et à ce moment-là on prend trois questions de la salle qui ont été posées (il y a 96 questions qui ont été posées ce soir)... donc vous avez beaucoup de questions, on s'en doute. On ne pourra pas répondre à toutes, par contre chacune aura une réponse par écrit. Ce soir nous avons donc trois premières questions qu'on va prendre. Merci à ceux qui posent ces questions-là et aux autres de les écouter. D'abord Monsieur Pernoud du Train Avenir du Centre-Var, et ensuite il y aura la réponse.

Les questions sont arrivées par ordre d'arrivée, on les a prises au fur et à mesure.

Monsieur Falco a parlé 12 minutes.

Hubert FALCO

Et vous, vous représentez qui ?

De la salle

(Inaudible).

Hubert FALCO

...Parce qu'on a bien voulu vous accueillir et bien vous accueillir.

Philippe MARZOLF

Monsieur Pepino, pouvez-vous faire quelque chose ? Exceptionnellement, je vais donner la parole à un de vos représentants, s'il vous représente, ce que je ne sais pas. On me l'a dit. Il va exprimer votre opinion, vos propositions et ensuite, s'il vous plaît, laissez parler chacun pour que chacun puisse s'exprimer. Sinon, je vous le redis – ce n'est pas du chantage – mais on arrêtera cette réunion publique et on attendra la prochaine.

Monsieur Pepino.

Monsieur PIPINO, Président de l'Association de Sauvegarde des Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien

Merci Monsieur le Président. Je ne suis pas président de ce débat public, mais je reconnais que certains de mes amis peuvent être un peu ulcérés d'avoir entendu Monsieur Falco dire ce qu'il a dit. Parce que, la dernière fois que nous nous sommes retrouvés ensemble, Monsieur Falco, c'était à la gare des Arcs et nous manifestions ensemble contre le projet TGV.

Hubert FALCO

Tout à fait. J'assume pleinement. Parce que le projet qui était présenté occultait les 2/3 du département du Var.

Monsieur PIPINO

Je vous demanderai...

Hubert FALCO

Vous ne me la couperez pas, la parole ! Jamais personne ne me l'a coupée.

Monsieur PIPINO

Donc je comprends tout à fait, Monsieur le Président, la réaction de la salle. Je demande à mes amis de laisser le débat se terminer parce qu'il est vrai que le débat public n'est pas venu comme cela de lui-même, cela n'est pas une invention de la démocratie, c'est une invention des associations – j'en dirai un mot tout à l'heure – et, au moins, que nous puissions nous exprimer parce que c'est dans l'expression de certains que nous connaissons demain une mobilisation plus importante encore.

Applaudissements

Toulon, le 8 mars 2005

Questions-Réponses

Philippe MARZOLF

Nous allons donc prendre la première question écrite. Monsieur Pernoud, du Train Avenir du Centre Var de Toulon.

Jean-Claude PERNOUD, Le Train Avenir du Centre Var de Toulon

Chers amis, première chose, je voudrais remercier l'Etat, le Gouvernement – je ne sais pas qui c'est – qui a décidé de faire cette Commission du Débat Public car, en tant qu'association, on s'est battu depuis trois ans pour obtenir ce débat public. Je crois donc que, maintenant, nous devons tous mettre du nôtre, le respecter et écouter tout le monde. C'est important, même si nous n'avons pas envie d'écouter certains, comme d'habitude.

Première chose : à la Commission du Débat Public, je voudrais, en tant que Président de l'association le train de Carnoules-Gardanne, la restauration de cette ligne, dire que nous sommes choqués parce qu'il n'y a pas eu d'études d'aménagement du territoire sur PACA pour savoir où il faudrait réellement passer cette Ligne Grande Vitesse. Je tiens du Directeur des Transports de la DATAR (Direction de l'Aménagement du Territoire), qui m'a dit, il y a quinze jours, que RFF a refusé sa participation. J'espère donc que vous allez remédier à cela.

Deuxièmement, il y a une augmentation de population considérable en dehors du littoral. Le Centre Var qui a pris 25 % en 1999 a repris 20 % de plus donc 45 % et l'INSEE nous dit que dans 10 ans, en 2015, il n'y aura plus de possibilités de construction sur le Centre Var. Nous sommes là pour réfléchir dans 20 ans. Certains qui sont ici à la tribune, comme moi, dans 20 ans, j'aurai 83 ans, c'est-à-dire que je serai un bagage accompagné, alors réfléchissons pour nos enfants. Et lorsque tout à l'heure le Maire de Toulon nous a parlé d'ITER, de Cadarache et je suis d'accord... ITER ne se situe pas dans l'agglomération toulonnaise. ITER se situe dans le Haut-Var. Dans les études qu'a faites RFF, il y en a une qui concerne le Haut-Var qui pourrait desservir ITER, qui passerait exclusivement dans des forêts, qui ne toucherait ni aux vignobles, ni aux terres agricoles et qui permettrait – ce serait, bien sûr, la condition indispensable – qu'il y ait une gare dans le Haut-Var qui sera, dans 20 ans, le seul lieu où on pourra habiter avec une qualité de vie. Voilà donc, la première étude qu'il serait indispensable de rajouter.

Deuxièmement, il faut aussi réfléchir que dans 20 ans, c'est dans 20 ans, et qu'avant, il faut trouver des solutions. La réouverture de Carnoules-Gardanne est indispensable, mais son électrification également, car vous avez tous les jours, deux TGV qui partent de Nice pour Paris et qui retournent, qui ne s'arrêtent ni à Toulon ni à Marseille mais vont directement des Arcs à Paris. Si ces deux TGV, du fait de l'électrification, passaient, en attendant la grande vitesse, par la ligne Carnoules-Gardanne, ils feraient gagner 20 à 25 minutes aux Niçois, mais, surtout, ils ramasseraient les 18 600 personnes qui, chaque année, achètent en gare de Brignoles, des billets de TGV.

Je vous remercie et j'invite tous ceux qu'on a entendus tout à l'heure à participer à toutes les réunions thématiques qui vont avoir lieu, organisées par la CPDP pour donner votre avis. Soyons constructifs, c'est indispensable.

Applaudissements

Toulon, le 8 mars 2005

Philippe MARZOLF

Merci pour la question. RFF va vous répondre tout du moins sur les études.

Bernard GYSSELS

Sur le premier point que vous évoquiez par rapport aux différents scénarios présentés, effectivement, il y a une hypothèse qui part d'un des branchements de la LGV au-dessus d'Aix-en-Provence entre le nord d'Aix ou la Durance et qui va ensuite en direction de l'est vers Saint Maximin, Brignoles. Cette solution est quasiment, en partie, dans la vingtaine de scénarios étudiés, mais nous sommes à votre disposition pour regarder des précisions qui pourraient être apportées à ce scénario.

Ensuite, vous avez évoqué la ligne Carnoules-Gardanne. Je voudrais apporter un certain nombre de précisions. Vous savez que cette ligne est actuellement fermée au trafic ; elle est réservée à des circulations exceptionnelles, éventuellement pour l'armée. Cette ligne est à voie unique et traverse des zones urbanisées de Centre Ville comme Brignoles, par exemple, ainsi qu'à l'arrivée sur Carnoules. L'infrastructure actuelle ne permet pas le passage de trains de voyageurs entre Marseille et Vintimille, sans augmenter de manière rédhibitoire les temps de parcours. Pour le fret venant de Miramas ou de Marseille, il faudrait, avant de pouvoir accéder à cette ligne, emprunter la ligne d'Aix-Gardanne qui a vocation, au moins jusqu'à Gardanne, à faire circuler les TER pour une liaison Aix-Marseille, pour laquelle il est prévu de renforcer sensiblement les fréquences à moyen et à long terme. Les temps de parcours, par rapport à l'axe littoral, seraient sensiblement majorés malgré des investissements importants à réaliser, ainsi que pour ses accès de part et d'autre. Si on souhaitait faire passer la LGV sur cette ligne, le coût de mise à niveau serait très important et avec pour principal inconvénient, de shunter les villes de Toulon et de Hyères pour ce trafic.

Les premiers éléments qu'on peut donner aujourd'hui sont que, cette ligne peut servir d'itinéraire alternatif à l'axe Marseille-Vintimille, mais, dans des conditions exceptionnelles, notamment s'il y avait obstruction de la voie littorale, par exemple. Et l'analyse que nous faisons aujourd'hui c'est que cette ligne serait plutôt réservée à un trafic local et régional donc plus petit que le TER.

Philippe MARZOLF

Monsieur Pernoud.

Jean-Claude PERNOUD

Deux petites précisions. Il ne s'agit pas de passer la LGV, c'est-à-dire la grande vitesse sur Carnoules-Gardanne, mais de passer certains TGV, en vitesse normale, sur Carnoules-Gardanne en attendant 20 ans, bien sûr.

D'autre part, en ce qui concerne le projet Haut-Var, c'est celui qui longe la Durance mais qui, ensuite, file directement sur les Arcs, le Muy et revient ensuite en boucle sur Toulon. C'est-à-dire que cette étude a été faite par RFF et, en fin de compte, elle raccourcit le temps de Toulon et elle ramène les gens dans Toulon-même. Parce que, une gare au nord de Toulon ou à la Pauline, ce serait catastrophique parce qu'il faut penser qu'on y sera peut-être vite, mais ensuite combien de temps faudra-t-il pour revenir en Centre Ville ?

Applaudissements

Cela, c'est un extrait du scénario à trois axes.

Philippe MARZOLF

Je propose que, lorsque vous avez des précisions très techniques, de rencontrer RFF après la réunion pour expliquer complètement votre proposition.

Je vous propose de passer à la deuxième question : Monsieur Thierry, Adjoint au Maire à La Roquebrussanne.

Monsieur THIERY

Bonjour Messieurs, Dames. Je suis venu ici pour écouter le débat sur une ligne à grande vitesse. J'ai entendu beaucoup d'incohérences et, en plus, je suis très choqué, mais vraiment très choqué d'avoir été insulté. C'est dit.

Maintenant, je suis venu pour assister au débat sur la Ligne Grande Vitesse, et on me dit : « Relier Gênes à Barcelone. » Très bien. Après le débat court le long de ces tables et cela se réduit, d'un seul coup, à un seul débat : Paris-Toulon-Marseille. Là, je ne suis plus dans le même contexte de débat. Pourquoi, d'un seul coup, complètement dériver sur une question qui n'avait pas lieu d'être puisqu'on parlait d'une ligne TGV Grande Vitesse – c'est bien ce dont il est question ? – donc je ne vois pas pourquoi – comme je l'ai dit dans ma question – on irait faire des détours par le bas de la Côte, par La Roquebrussanne ou par n'importe quelle autre commune. La Ligne Grande Vitesse est directe pour moi. Parce que pour aller plus vite d'un endroit à un autre, c'est toujours la ligne droite. C'est une chose.

Deuxièmement, est-ce qu'on veut de cette Ligne Grande Vitesse ? Il y a quand même des raisons de se la poser puisque, si j'en crois ce que j'ai pu lire, elle est financée à 90 % par les Varois. J'ai sous la plume qu'on a accordée à Monsieur Falco dans la presse – ce n'est peut-être pas vrai mais c'est ce que j'ai lu – qu'il a déclaré : « Puisqu'on je paye, puisqu'on paye, on décide. » Je suis désolé mais, pour l'instant, ce sont les Varois qui payent et peut-être est-ce aux Varois de décider ?

Applaudissements

Je voudrais aussi appuyer ce que disait le collègue d'avant, c'est qu'en amenant du personnel... On parle de plusieurs millions de voyageurs soit sur Toulon... On nous a dit que la gare n'était pas possible, c'est Monsieur Falco lui-même qui nous l'a dit, soit sur une gare qui serait entre Cuers et Carnoules, je crois, il est vrai qu'ensuite, pour relier les villes importantes que sont Toulon, Hyères et tout cela, on va encore avoir sur nos routes un maximum de circulation.

Là, je crois qu'on peut parler, dans les projets qui nous sont présentés, de manière buccale, mais surtout sans allumer de polémique... Monsieur Falco – je vous ai dit mon sentiment, je me suis senti insulté, je m'en vais d'ailleurs pour cela – je pense qu'au-delà de toute polémique, on peut regarder tout simplement les vrais enjeux : est-ce une ligne Paris-Marseille-Toulon ou une ligne grande vitesse ?

Merci.

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Monsieur Thierry, attendez la réponse avant de partir.

Il y avait le financement ?... Est-ce qu'il faut aller plus vite ? Etc.

Jean-Marie BERTRAND

Vous avez posé trois questions. La première sur les finalités de la ligne ; je crois que nous nous sommes exprimés... tels qu'on a vus les finalités à satisfaire, les projets de service.

La deuxième question portait sur le financement. Nous sommes très en amont de la réalisation éventuelle du projet et ce que je peux dire c'est : « Comment sont financées et ont été financées, jusqu'à présent, les lignes nouvelles ? » Les lignes nouvelles... – on peut penser que celle-ci le sera – sur le modèle qui a été introduit avec la LGV Est :

- RFF contribue à hauteur d'environ 20 %.
- L'Europe et les pays voisins, notamment le Luxembourg, contribuent à peu près à 15 %.
- Les collectivités territoriales à 25 %.
- Le reste est financé par l'Etat.

Philippe MARZOLF

Vous avez les informations dans le dossier du maître d'ouvrage. Pour l'instant, est-ce que vous pouvez répondre plutôt sur la deuxième partie de la question, à savoir, sur une ligne grande vitesse rapide ?

Bernard GYSSELS

Effectivement, on a bien parlé tout à l'heure, de grande vitesse et de grande capacité. Dans le projet, nous avons présenté cette double vocation. Ce n'est pas seulement la grande vitesse que nous présentons dans ce projet, mais c'est aussi la grande capacité. Il ne faut pas oublier que la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse, permettrait de développer les TER sur la ligne classique. Et je crois que c'est un point important pour les déplacements de la vie quotidienne.

Interventions inaudibles dans la salle.

Monsieur THIERY

Je voudrais ajouter quelque chose ou plutôt une réponse. Je pense que la ligne de TGV Grande Vitesse devrait profiter à l'ensemble du Var. Et je pense très sincèrement que tout ramener sur la Côte qui est déjà bien desservie par rapport au reste du Var, du département et même de la Région PACA, ne serait pas une bonne chose. Je pense qu'on devrait rester, surtout sur une optique Var, Centre Var et ne pas forcément descendre au-delà.

Philippe MARZOLF

Votre position est claire et sera transcrite.

Nous allons prendre la troisième question.

Frédéric MARSAL, La Garde

J'ai déjà posé pas mal de questions par écrit que j'ai envoyées ; je ne vais pas mobiliser du temps. Je dois dire d'emblée que, personnellement, je suis contre cette ligne. Pourquoi ? Le coût moyen donné par Var Matin notamment, indique que cela va coûter autour de 5 milliards d'euros. Quand je compare ce coût au kilomètre avec le coût d'une ligne pendulaire qui a été abandonnée par le Comité Interministériel, CDIAT, d'Aménagement du Territoire Paris, Orléans, la souterraine dans la Creuse – il y avait une manifestation à Guéret ce samedi – Limoges, Toulouse, quand on compare au kilomètre le prix que va coûter cette LGV, que ce soit le parcours 1, 2 ou 3, le coût au kilomètre est de l'ordre de 20 millions d'euros sur la LGV PACA, le coût de la POLT au kilomètre, était de 0,67 million d'euros. Le rapport est de 1 à 30. C'est-à-dire qu'un kilomètre de LGV PACA va coûter 30 fois plus cher que ce projet de POLT qui a été abandonné. Je ne comprends pas bien comment peut-on discuter sur un prix 30 fois supérieur au kilomètre, à celui d'une ligne qui amènerait le Centre de la France qui souffre d'avantage, de son enclavement que la Région PACA ? Pourquoi doit-on discuter d'un tel prix ? Pour moi, ce prix est exorbitant.

Ensuite, je pense que, effectivement, – comme l'a suggéré Monsieur Lanfranchi – le problème du ferroutage est majeur et j'aimerais qu'on discute de toutes les questions relatives au passage de trains de marchandises entre Gênes et Barcelone. Actuellement, est-ce possible, au niveau de l'écartement des voies, de leur électrification ? Vous savez que, durant de nombreuses années, l'Espagne avait des voies beaucoup plus écartées que les voies françaises et que les trains étaient obligés de prendre le système du Talgo (écartement variable à la frontière), ou il fallait changer de train quand on arrivait à Cerbère ou à Irun de l'autre côté de la frontière. Au niveau du ferroutage, je pense que tout ne doit pas passer par PACA. Il va y avoir la ligne Lyon-Turin. Le fret marchandises peut peut-être également emprunter le couloir rhodanien et rejoindre l'Italie (Turin et ensuite Milan et le reste de l'Italie notamment Prieste, Rome, etc..) par le nord. Bien entendu, je ne pense pas qu'on fera complètement disparaître les camions, cela me paraît utopique, mais, si le fret pouvait passer par Lyon-Turin, je crois que cela serait déjà pas mal.

Ensuite, – je vais avoir terminé – je ne crois pas à cette LGV PACA. Marseille a déjà le TGV ; Toulon ne l'a pas mais on est à 3 heures 50 de Paris. Quand vous habitez Châteauroux, je ne sais pas si vous êtes à 3 heures 50 de Paris. Il est vrai que pour Nice c'est peut-être un peu plus délicat. Nice se sent un petit peu plus esulé par rapport à Paris, mais, avez-vous demandé, avec la ligne Lyon-Turin, un prolongement en train pendulaire ou, éventuellement, si nos amis italiens sont d'accord, un TGV entre Turin-Coni et Nice ? Comme cela, pour aller de Nice à Paris, pourquoi doit-on passer par Toulon ? On peut aussi passer par Coni et Turin.

A l'heure actuelle – je vais avoir terminé, j'arrête de parler parce que je suis trop long – vous voulez aller de Bordeaux à Lyon, passez-vous par Montluçon et par Limoges ? Je ne vous conseille pas de passer par là. Il faut passer de Massy à Lyon. Bordeaux-Massy : 3 heures. Massy-Palaiseau-Lyon, 2 heures. Vous mettez 5 heures pour faire Bordeaux-Paris-Lyon. Passer par Montluçon pour faire Bordeaux-Lyon, vous n'allez pas mettre 5 heures, je vous assure.

Philippe MARZOLF

Il y avait des avis et plusieurs questions sur le pendulaire... Différentes questions sur lesquelles nous regrettons de ne pas vous répondre. Juste une remarque, vous avez des documents à l'entrée que vous avez pu voir dans le support du maître d'ouvrage, appuyez-vous sur ces informations.

Michel CROC, Directeur régional Réseau Ferré de France Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je vais d'abord répondre sur le pendulaire. La technologie pendulaire est une bonne technique puisqu'elle permet aux trains de s'incliner et donc de rouler à une vitesse 10 à 15 % supérieure à celle d'un train classique. Cela étant, appliquée entre Marseille et Nice, cette technologie ferait gagner de l'ordre de 10 à 15 minutes. Et surtout, on arrive dans les Centres Villes à condition d'avoir pu rouler. Or, le problème de notre région, c'est que de Marseille à Vintimille, il n'y a qu'une ligne. Si on fait rouler plus vite certains trains (on fait rouler plus vite les trains pendulaires), on diminuera la capacité de la ligne, car, sur une ligne, on fait passer d'autant plus de trains qu'ils vont à la même vitesse. On pourra mettre quelques trains pendulaires qui iront plus vite, mais on n'aura pas de train à grande vitesse et on aura moins de TER. Ce n'est donc pas une bonne solution pour la région que d'essayer de tout cumuler sur les deux voies existantes.

Sur le fret. On pourrait dire qu'il y a deux types de fret : il y a celui qui ne fait que traverser la région, mais celui-là n'apporte que des nuisances, et celui qui sert à la vie de la région, le logistique. En général, une grande partie du fret qui ne fait que traverser la région, va d'Espagne en Italie. S'il va de la côte espagnole à des localités ou des industries italiennes qui sont sur la côte, il prend déjà la mer à 50 %. La bonne solution est de développer, encore plus, le transport par bateaux de l'Espagne à l'Italie côtière. La deuxième partie du fret qui fait du transit va de l'Espagne au nord de l'Italie, dans les zones industrielles de Turin et de Milan. Or, la bonne solution pour aller dans ces zones est le ferroutage, oui, c'est la continuité ferroviaire entre l'Espagne et la France avec l'écartement normal, oui, mais cette bonne solution, il n'est pas nécessaire qu'elle passe par la Provence. Elle passe par Montpellier, la Vallée du Rhône, par Lyon et par Lyon-Turin. Au résultat, on gardera sur notre ligne côtière la capacité qu'il faudra dégager pour la logistique urbaine, pour faire circuler le fret qui produit en Provence et en Côte d'Azur pour le fret dont la destination est notre région.

La troisième question sur la desserte de Nice en faisant une ligne nouvelle Nice-Turin et en passant par Turin serait peut-être une bonne option pour les Niçois – je ne sais pas – mais je ne pense pas que ce soit une bonne option pour le Var, parce qu'il serait assis entre deux chaises. Marseille desservie de son côté, Nice de son côté et le Var sans desserte au milieu.

Philippe MARZOLF

Après les trois questions de la salle, je vous propose de donner la parole à un interpellateur, Pierre Quilliet, qui est Président de l'Association des Voyageurs du Moyen Var, FNAUT, PACA.

Interventions des interpellants (suite)

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

Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Région, Mesdames, Messieurs. Je représente ici la FNAUT PACA, je suis président de l'Association des Voyageurs du Moyen Var, je représente la FNAUT PACA et les trois associations varoises des voyageurs. Nous avons préparé un diaporama que je vous propose de voir.

La FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, délégation du Var. Ces délégations représentent trois associations au sein de la FNAUT :

- La AHTF : l'Association Hyéroise pour le Transport Ferroviaire, qui représente les usagers de la ligne Toulon-Hyères et au-delà, ainsi que ceux des transports urbains de l'aérien. Elle assure le siège de la délégation en gare de Hyères.
- L'AVMV : l'Association des Voyageurs du Moyen Var qui représente les usagers de la ligne Toulon-Les Arcs-Saint-Raphaël, son siège est au Thoronet ;
- Et TVD : Toulon Var Déplacement, qui représente toutes les personnes qui se déplacent dans l'aire toulonnaise, à pied, en vélo, ou en train. Son siège est à Toulon.

Le problème se pose comme au temps où il a fallu créer des voies supplémentaires entre Paris et Lille, la seule différence est que pour les premières lignes TGV c'étaient les trains grandes lignes qui saturaient les voies, ici, ce sont les TER.

Si nous n'arrêtons pas la DRO décideur que la Ligne à Grande Vitesse ne concerne pas uniquement les TGV desservant Paris, mais aussi les autres TGV : d'une part les TGV Province-Province comme Nice-Genève, Nice-Lille-Bruxelles, etc, et, d'autre part, les TERGV. Dans ce domaine, la Région Nord-Pas-de-Calais a innové dans ce domaine entre Boulogne-Calais-Lille et Dunkerque-Lille. Ils attirent beaucoup de voyageurs.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur entre Marseille, Toulon et Nice, a une très forte densité d'habitants le long de la côte. Pourquoi ne pas profiter de la Ligne à Grande Vitesse pour relier nos métropoles à grande vitesse ? Les TERGV sont des TER effectués par les TGV, à grande vitesse.

Notre proposition :

- Une ligne à grande vitesse allant de Marseille à Nice avec un tunnel pour traverser Marseille ;
- Une Ligne à Grande Vitesse avec un embranchement aux environs du plateau afin de rejoindre la ligne classique entre Ollioules et La Seyne ;
- Un raccordement aux environs de Cuers entre la ligne classique et la Ligne à Grande Vitesse pour permettre aux TGV Province-Province et aux TERGV de reprendre la Ligne à Grande Vitesse vers Nice ;
- Une gare mixte TGV-TER aux Arcs, avec un raccordement pour que durant les saisons estivales on puisse avoir des TGV Paris-(*inaudible*) ;
- Une gare mixte TGV-TER au croisement avec la ligne de Cannes-Grasse avec un raccordement pour que les TERGV puissent desservir Cannes, Antibes et au-delà.

Les TGV Province-Province et les TER Corail doivent, comme aujourd'hui, continuer à desservir le centre multimodal de l'agglomération toulonnaise en gare de Toulon.

Jamais il n'y aura un trafic passagers suffisant pour permettre d'avoir un TER en correspondance à chaque TGV. Exemple : à Valence il n'y a plus de TER, tout est passé sur bus.

Imaginez le nombre d'hectares de goudron qu'il va falloir faire pour recevoir toutes les voitures des voyageurs. Regardez ce qui se passe à Avignon, qui n'est qu'une agglomération de 220 000 habitants, où les grands parkings sont déjà saturés.

Enfin, pour aller de Toulon-Nord à Hyères, on arrive au parcours du combattant. En effet, il faut prendre un TER pour Toulon puis un autre pour Hyères. C'est à décourager le plus fervent des utilisateurs de transports en commun. Non. Nous ne voulons pas d'une gare Toulon-Nord.

Le schéma représente assez bien, ici, le principe de fonctionnement d'un pont multimodal qui pourrait très bien être la gare de Toulon, tous les transports sont en correspondance :

- La gare TGV numéro 1 représente le principe de fonctionnement de la gare d'Avignon TGV. Il existe bien une navette autobus mais uniquement axée sur le Centre Ville. Elle ne dessert même pas la gare centrale. Il est vrai qu'il existe quelques bus sur Arles, Nîmes, et (*inaudible*).
- La gare TGV numéro 2 représente le principe de fonctionnement de la gare de Valence TGV. Aujourd'hui, il ne reste plus que les bus pour vous emmener en Centre Ville et, quelquefois sur Grenoble par autoroute.

Voilà ce qui nous paraît, usagers du transport, la gare idéale qui pourrait être celle de Toulon-Centre : les TGV Paris-Nice passent à côté, sans baisser leur vitesse et les autres viennent desservir le pôle multimodal en rejoignant la gare centrale par un raccordement à l'entrée et à la sortie.

Voilà une gare qu'on pourrait croire « gare des betteraves » selon l'expression, mais en regardant de plus près il n'en est rien, car elle dessert un pôle multimodal. On pourrait penser que cette gare pourrait éventuellement être au Muy, mais on manquerait la possibilité de créer un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) vers Draguignan. On utiliserait la voie ferrée des Arcs à Sainte Roseline et la plate-forme ferroviaire jusqu'à Draguignan.

Nous sommes tous d'accord pour diminuer le trafic fret routier. La Ligne à Grande Vitesse n'est pas une solution. D'abord en enlevant les trains grandes lignes, la ligne sera dé-saturée pour laisser passer des trains fret en heures creuses et TER. Ensuite, du côté italien, la partie la plus désindustrialisée reste la zone de Milan et de Turin, ainsi que sur un axe Milan-Venise. Il serait plus opportun de creuser un tunnel sous le Mont Genève pour soulager le tunnel du Mont Cenis. Pour le trafic routier, la voie maritime serait plus opportune.

En conclusion, nous ne voulons pas de gare TGV en dehors des pôles multimodaux. Nous ne voulons pas être obligés de sortir notre voiture plus qu'il n'est nécessaire. Nous voulons que Toulon-Centre et Marseille-Saint-Charles profitent des TGV Province-Province voire des TERGV.

Maintenant, notre vœu le plus cher est : faisons vraiment, pour la première fois, un TGV pour les voyageurs et non pour un quelconque *lobbying* ou en échange d'une quelconque autre cause.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre présentation de l'association des usagers des transports.

Maintenant, nous allons écouter Jean-Louis Banes qui est le Président de la Fédération Départementale de Var Nature Environnement, donc une association d'environnement.

Jean-Louis BANÈS, Président de la Fédération Départementale de Var Nature Environnement

Var Nature Environnement est une fédération d'associations varoises de défense de l'environnement, membre de l'Union Régionale Var et Nature, affiliée à la Fédération Nationale France Nature Environnement.

Toulon, le 8 mars 2005

Après consultation des fédérations départementales concernées par le projet de la LGV, c'est-à-dire le 06 et le 13, Var Nature Environnement présente la contribution ci-dessous qui, conformément à sa vocation, répond, en majorité, à des préoccupations de nature environnementales.

Position générale sur l'opportunité du projet :

Les transports ferroviaires, au contraire des transports routiers et aériens, contribuent peu aux émissions de gaz à effet de serre. Var Nature Environnement approuve donc pleinement le principe de la LGV qui répond aux besoins fondamentaux de l'Homme de se déplacer librement et de développer ses échanges dans des conditions durables, c'est-à-dire de niveau bas de consommation d'énergie et de pollution minimale. Mais cette mobilité correspond aussi à des objectifs de croissance économique, certes légitimes, mais dont VNE redoute certains effets pervers : tourisme anarchique, pression foncière sur le littoral déjà passablement encombré.

Il nécessite également d'importantes infrastructures qui, si elles sont mal choisies peuvent se révéler peu efficaces ou avoir des conséquences catastrophiques sur les sites traversés : atteinte à la faune et à la flore, patrimoine dégradé, bruits excessifs. En dépit de son grand intérêt, l'acceptation du projet du LGV passe donc par la démonstration préalable d'un bilan global optimisé. Les critères que VNE prendra en compte pour se prononcer sur le plan environnemental par rapport aux différentes options du projet LGV peuvent se définir comme suit :

- Importance du report de l'aérien et du routier sur la LGV ;
- L'incitation des voyageurs en report maximal lorsque les gares LGV sont choisies en fonction de leur proximité des centres urbains les plus peuplés et de leur niveau d'accessibilité par différents moyens. Ces deux nouvelles gares sont inévitables, les actuelles étant jugées inadaptables ou inadaptées ; elles ne doivent pas conduire à un étalement urbain des loueurs d'espaces. La LGV s'intègre dans un véritable réseau de transports en commun. La cohérence avec la LGV et les nombreux projets en cours est à vérifier. La vitesse n'a pas besoin d'être forcément maximale. Des différences de 15 minutes sur Paris-Nice entre les différentes options ne sont pas, en effet, significatives. Un maximum de 4 heures sur ces parcours semble un objectif raisonnable. Si on double le nombre de voyageurs de 15 à 30 millions par an comme l'estime la SNCF, combien de voitures en moins sur les routes ? Une voie LGV entièrement nouvelle pose toutefois la question de ses interconnexions avec le réseau TER et les autres moyens de transport.
- Et surtout, nous insistons sur la réduction des délais de mise en œuvre. La nécessité d'accélérer toutes les mesures pour lutter contre le gaz à effet de serre conduit à souhaiter un délai de mise en œuvre de la LGV le plus court possible. Cela ne doit pas empêcher l'adoption de solutions vraiment pérennes capables de répondre à des évolutions sérieuses. En effet, les complications techniques qu'elle pourra entraîner, seront toutes, selon les possibilités, bien plus rapidement surmontées que les divergences des différents responsables du projet et leur hésitation à les décider.

Le dossier du débat public présente une étude très détaillée de tous les enjeux environnementaux de la région. L'adoption d'une échelle de valeurs à 5 niveaux associée à ces enjeux, devrait permettre d'optimiser le choix du tracé ou de proposer le moins mauvais. Mais il est évident que des réactions de rejet de la LGV seront difficiles à éviter, compte tenu du nombre de conflits potentiels : Natura 2000, domaines viticoles, riverains en zones denses et agglomérations. Le rôle du débat est d'essayer de les désamorcer, dans le meilleur des cas, en montrant leur relative faiblesse d'impacts pour les uns et pour les autres, en proposant de véritables mesures compensatoires qui sont à définir.

La solution du tunnel permet de supprimer le problème de passage dans les zones sensibles. Depuis le XIX^{ème} siècle, où la France en a construit presque 500 kilomètres, les techniques de percement ont fait de notables progrès.

Je reviendrai très peu sur le cas du fret ferroviaire. Les études du dossier consacrées au problème du fret conclues à son rejet avec des arguments apparemment fondés. Le problème est que le trafic des poids lourds, dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en particulier celui en transit entre la péninsule ibérique et l'Italie, continue de croître, entraînant de multiples pollutions de moins en moins supportables. On ne peut s'interroger sur les solutions proposées dans le dossier du débat pour réduire ce trafic.

VNE veut bien admettre que le projet de la LGV s'adresse en priorité au seul trafic voyageurs, mais elle souhaite vivement que le dossier fret ne soit pas refermé et que les études approfondies soient poursuivies pour trouver des solutions. La LGV Est un mal nécessaire et, compte tenu de ce qui vient d'être dit précédemment, Var Nature ne souhaite pas voir le paysage varois défiguré par une ligne à grande vitesse à deux ou trois axes privilégiant le seul axe Nice-Paris. Le Var a tout à gagner, en ayant une ouverte vers Paris, mais aussi vers le grand Sud-Ouest et l'Espagne.

Il n'y a donc qu'un seul scénario possible : celui à un axe passant par Toulon-Centre. Var Nature Environnement souhaite que ce scénario soit approfondi avec l'étude d'une dérivation Aubagnes-Nice *via* la garde l'est varois, en passant au sud de la Sainte-Baume avec ses 15 km de tunnels protégeant les espaces Natura 2000 et les espaces remarquables. La gare de l'est de Toulon n'a plus lieu d'être. Le sillon permien sera ainsi préservé encore quelques décennies, de l'urbanisation que pourrait susciter la création d'une gare et les Niçois seront toujours à 4 heures de Paris.

Concernant l'est Var. Le principal souci des associations membres de VNE, est la desserte, non seulement, des villes de Fréjus et Saint-Raphaël, mais aussi de Draguignan qu'il serait bien d'atteindre directement.

Lors de cette première intervention, nous remercions les élus qui, grâce à leurs votes, ont rendu obligatoire ce débat ainsi que la mise à disposition d'un nombre important d'études. Mais nous les remercierons encore plus s'ils arrivent à limiter la participation financière des collectivités locales car, en effet, ces dernières doivent assurer l'amélioration du réseau de proximité existant et à le développer. Les varois sont prêts à sacrifier 15 minutes sur le Nice-Toulon-Paris et apprécieront beaucoup plus les 15 minutes de moins sur les trajets reliant l'est et l'ouest de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée au centre de Toulon.

Merci.

Philippe MARZOLF

Merci également pour les 6 minutes 50 que vous avez respectées.

Le troisième représentant associatif : Monsieur Pepino, si vous voulez prendre la parole. 7 minutes si vous pouvez.

Monsieur PIPINO

Merci Monsieur le Président. J'interviendrais rapidement, en moins de 6 minutes, sur quatre points. Je parlerai de l'historique du projet, du regard que nous portons sur ce projet, de son impact et enfin, je dirai un mot sur son financement.

Historique du projet

Déjà en 1990, le projet TGV Méditerranée prévoyait une branche varoise symétrique à la branche Montpellier. A l'inverse de certaines régions, dans le Var, le refus du projet ne s'est pas limité à une question de tracé, comme dans la Drôme et le Nord-Vaucluse, mais à une réflexion de fond sur les véritables enjeux de ce projet et, au-delà du discours tout fait coloré d'écologie mondaine, comme les aménageurs savent nous le servir quand ils veulent nous faire avaler une purge, les varois avaient refusé de penser tracé, car, pour eux, c'était le moyen, en dissimulant l'essentiel, de diviser les populations. Au contraire, en regardant le projet dans sa globalité, ils en avaient refusé les conséquences à terme. Ils avaient, avec d'autres, suscité un élan citoyen qui donnait au mouvement associatif général une nouvelle dimension, le citoyen devenant acteur de son propre développement en participant à la prise de décision pour tout ce qui touche aux grands aménagements structuraux.

L'interpellation des élus au plus haut niveau a abouti à une forme de concertation, certes, importante, et quelquefois biaisée. Comités d'experts. Ceux-ci étaient paritairement désignés par l'Etat, les associations et l'aménageur. Comité de suivi qui était là pour veiller à ce que tous les engagements de l'aménageur soient respectés. Tout cela devant déboucher sur la circulaire Bianco qui après avoir été revue à la baisse par Monsieur Barnier, deviendra le principe d'organisation du débat public. Organisation qui se voudrait un modèle de débat contradictoire dans lequel le citoyen ordinaire pourrait faire entendre sa voix, mais dont on a déjà vu les limites, avec le débat sur la ligne à haute tension dans le nord du département, où l'intention affichée de l'aménageur a prévalu sur tout ce qui restait de démocratie.

Applaudissements

En ce qui concerne le projet TGV Côte d'Azur, nous sommes dans la même logique. Le projet affiché est le désenclavement de Nice par le rail, le délestage du (*inaudible*) vers une voie à grande capacité – je vous rappelle qu'on ne parle plus de train à grande vitesse, on parle de voie ou de ligne à grande capacité ou de ligne à grande vitesse.

La diminution des nuisances du trafic aérien

Tout le monde sait que, pour le projet en lui-même, c'est le côté affiché. Le projet en lui-même, il n'en est rien, c'est tout autre chose, c'est un projet d'aménagement du territoire et c'est un projet sur lequel je vais vous dire deux mots.

La DATAR (Direction de l'Aménagement du Territoire) fait observer que par une voie TGV, Paris-Nice se fera en plus de 4 heures. Ce qui n'est pas, pour la SNCF, un temps commercialement acceptable pour la clientèle d'affaires à laquelle on la destine. En ce qui concerne le fret, nous avons aujourd'hui un TGV de Paris à Marseille qui libère complètement le sillon PLM puisqu'il n'y a plus de train ordinaire sur la ligne Paris-Marseille – c'est d'ailleurs pour cela que le TGV est plein ; ce n'est pas parce que les gens aiment le TGV c'est tout simplement parce qu'ils n'ont pas d'autres trains à prendre – mais les camions sont toujours sur l'autoroute. Mais j'ai même mieux : la voie ferroviaire rive droite du Rhône complètement libre se voit doublée d'une autoroute à grand renfort d'ouvrages d'art Montpellier-Paris par Millau et Clermont-Ferrand qui sera gratuite sur la plus grande partie de son tracé. De plus, les voies TGV sont faites pour la vitesse, avec des cumuls de faibles pentes, pour transporter les charges lourdes, les ouvrages d'art ne les supportant pas. Vous voyez donc tout de suite que dans les propositions annoncées nous avons déjà donné et on nous berne quelque part.

Applaudissements

Aujourd'hui, aucun projet ne saurait exister sans se donner un but européen. C'est la mode. Le TGV Côte d'Azur n'y échappe pas et on nous ressort le grand axe méditerranéen Barcelone-Gênes. Seulement, les Italiens n'attendent pas le TGV par Nice, mais sont en train de construire leur voie à grande capacité du côté italien entre Gênes et Turin car ce qui les intéresse c'est la liaison Lyon-Turin par Modane. Par contre, ils ont fait un travail tout à fait remarquable d'aménagement de la voie Vintimille-Gênes pour la porter à une vitesse commerciale de 200 km/h. Et là, nous disons que c'est ce que nous réclamons depuis 15 ans pour l'ensemble du réseau ferré français. C'est en particulier pour le réseau Côte d'Azur. Si les Italiens sont capables de le faire, pourquoi pas nous. Mais alors, que penser de l'acharnement de la Région, du Département et de la Chambre de Commerce, du soutien qu'ils apportent à un tel projet ? Mais je crois que pour comprendre il faut regarder un plan du TGV sur Marseille et en retirer les autres enjeux. Euro-Méditerranée n'a pas fait décoller l'économie marseillaise et c'est la fin du port de commerce de (*inaudible*). Cela ne suffisait au Maire de Marseille, une ville touristiquement attractive. En effet, on n'investit pas dans l'immobilier de loisirs pour seulement quatre semaines par an. Mais, à partir du moment où on peut bénéficier d'un week-end avec Marseille à 3 heures de Paris, l'intérêt que portent de nouvelles populations sur la ville font que l'immobilier marseillais flambe. Ces nouvelles populations vont, d'une part, venir en week-end mais aussi vivre à Marseille et travailler sur Lyon ou même Paris. Simplement, ce mode de vie ne s'adresse qu'à certaines catégories sociales pour qui le prix des transports n'a aucune incidence sur leur budget. Ce n'est pas le cas de Monsieur Tout Le Monde.

Applaudissements

Monsieur le Conseiller Régional, je me retourne vers vous parce que, aujourd'hui, toute la Marseille haussmannienne est vendue, rachetée et revendue. On fait du fric sur le concept même avant de faire de l'argent sur la pierre. On met les pauvres dehors pour s'emparer de quartiers entiers dans lesquels on n'a jamais fait un centime de travaux pour les pauvres. Aujourd'hui, on ré-équipe à grands renforts d'argent public.

Impact sur l'environnement

Enfin, je dirai un mot sur l'impact qu'aura une LGV sur l'environnement.

Pour moi, je laisse à France Nature Environnement le souci de mesurer l'impact qu'aura cet ouvrage d'art sur un certain nombre de zones sensibles et de zones recensées sous Natura 2000. Mais je voudrais voir aussi un impact humain. C'est plus de 2 000 hectares de terres agricoles que vous allez sacrifier dans une région qui, depuis plus de 20 ans, fait des efforts pour fournir non seulement des produits de qualité mais aussi des produits qui commencent et qui sont maintenant respectueux du développement durable.

Nous avons dans notre région une agriculture qui a su prendre conscience des enjeux du XXI^{ème} siècle. On va la décapiter, quel que soit le scénario qu'on propose. De plus, ce qui va se produire chez nous, c'est que le poids du foncier va interdire l'installation de nouveaux agriculteurs. Dans nos communes, les terres agricoles vont tout de suite devenir des terrains constructibles. Et je disais récemment à un Maire : « Ce n'est plus vous qui gouvernerez, ce n'est plus vous qui serez le premier magistrat de la commune, ce sera le propriétaire de l'agence immobilière. »

Applaudissements

Je terminerais en disant : « Attention. Vous vous engagez sur un projet dont le coût approximatif est de 5 à 8 milliards d'euros. » Ce qui représente 5 000 euros par foyer fiscal varois. Et là, Mesdames et Messieurs, c'est tout le monde – ce n'est pas l'impôt sur le revenu, c'est tout le monde qui le paye – même les plus démunis. Je demande encore une fois qu'on réfléchisse avant de se lancer dans une opération destructrice pour l'environnement et pour le département.

Merci.

Applaudissements

De la salle

Non au TGV !

Philippe MARZOLF

Merci pour ces trois interventions. RFF, vous avez peut-être un mot pour répondre à certaines questions critiques ?

Jean-Marie BERTRAND

La dernière, sur le dernier point évoqué : les terres agricoles, l'agriculture, la façon dont RFF concerte et fait en sorte que nous arrivions à des solutions de tracé, de protection pour qu'elles soient optimales pour les agriculteurs et les propriétaires locaux.

Je crois que nous pouvons, d'une part, regarder ce qui a été fait pour la LGV Méditerranée et la façon dont les problèmes de ce type ont été résolus. Nous sommes à votre disposition pour pouvoir en discuter et pour expliquer, montrer comment la concertation a fonctionné. Je peux vous dire que le dernier cas concret rencontré par RFF est un problème de viticulture. La LGV Est a traversé, tangenté le vignoble de champagne au sud de Reims. Nous avons travaillé avec les viticulteurs, avec les syndicats des viticulteurs. Nous avons mis en place une organisation foncière pour pouvoir redistribuer des terrains viticoles entre les viticulteurs, lorsque nous avons écorné le vignoble de Reims. C'est un cas concret qui a montré qu'en discutant, en faisant preuve d'imagination, nous sommes arrivés à des solutions satisfaisantes pour les agriculteurs et les viticulteurs des zones traversées.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle qu'il y a toujours la possibilité, dans le débat public, d'organiser un atelier pédagogique. Nous réfléchissons déjà à un atelier pédagogique sur le financement et nous vous dirons quand nous risquons de l'organiser pour voir quels peuvent être les financements et les répercussions sur les coûts.

De la salle

Question inaudible.

Philippe MARZOLF

Je ne répondrai pas à cette question. Par contre nous allons essayer de trouver une réponse aux trois prochaines questions de la salle. Nous avons 121 questions qui sont arrivées, donc le maître d'ouvrage va avoir beaucoup de mal à répondre à toutes ces questions et il y répondra par écrit, je vous le rappelle.

On prend donc la quatrième question. Essayez d'être concis pour qu'il y en ait un de plus qui puisse passer ce soir.

Les Italiens vont parler juste après ces trois questions si vous voulez avoir les informations

Questions – Réponses

Jean-Paul MENARD, FNAUT PACA, Cagnes-sur-Mer

Merci Monsieur le Président. Avant de vous poser ma question, je voudrais lancer un appel solennel au calme. Mesdames et Messieurs, je comprends parfaitement vos motifs d'inquiétude en ce qui concerne le problème que pose le projet au niveau de vos communes respectives, mais il faut penser aux millions d'usagers qui attendent depuis longtemps la réalisation de cette nouvelle ligne à grande vitesse car ils veulent se déplacer...

Sifflets dans la salle

Mais oui. Il n'est pas question de refaire de nouveau un chemin de fer du XVIII^{ème} siècle. Alors s'il vous plaît, restez calmes quand on vous demande de respecter les règles.

Philippe MARZOLF

Monsieur Ménard, attendez qu'il y ait un peu de calme pour poser votre question et merci de poser une question directement par rapport au projet ; de ne pas faire l'interprétation autour.

Jean-Paul MENARD

D'accord, je vous remercie. Je peux poser ma question.

Philippe MARZOLF

Voilà, mais calmement, on va essayer de vous écouter.

Jean-Paul MENARD

Je vous remercie Monsieur le Président.

Philippe MARZOLF

Allez-y.

Jean-Paul MENARD

Je vous félicite pour ce que vous faites.

Philippe MARZOLF

On fait ce qu'on peut. Allez-y.

Jean-Paul MENARD

Ma question porte sur les gares nouvelles. En effet, Réseau Ferré de France a envisagé au moins deux gares nouvelles dans le cadre de la réalisation de cette ligne nouvelle à grande vitesse. Or, la question que je voudrais poser, me fait penser déjà aux gares nouvelles existantes qui ont été une erreur de conception, puisque la plupart des gares nouvelles, notamment les plus proches de nous qui sont situées à Avignon-TGV et à Aix-en-Provence-TGV, ne sont pas connectées au réseau ferré régional. Et c'est un handicap. Alors pour en revenir au niveau de la ville de Toulon qui est le point central du trajet, il est absolument nécessaire et indispensable que la ville de Toulon qui est un centre économique et un grand port militaire, soit desservie directement par les TGV et c'est la raison pour laquelle le projet qui vient d'être présenté par Monsieur Pierre Quilliet pourrait constituer un compromis acceptable, et je pense que, peut-être, un consensus général pourra se dessiner.

Je pose la question :

- Est-ce que vous reconnaissez l'erreur en ce qui concerne les gares nouvelles pour les raisons que je viens d'expliquer ?
- Et êtes-vous prêts à accepter le projet de la FNAUT PACA qui vient d'être présenté ?

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Philippe MARZOLF

On va écouter la réponse de RFF.

Bernard GYSSELS

En fait, une gare nouvelle, c'est quoi ? Prenons l'exemple de Nord-Toulon. Pour reprendre cet exemple, c'est une gare qui va être complémentaire de celle de Toulon-Centre. Et, en fait, cela apporte une deuxième gare dans l'agglomération toulonnaise. Une gare nouvelle en plus d'une gare existante, c'est plus de choix pour le voyage. Si vous habitez à l'ouest ou au Centre Ville, vous continuerez à prendre votre train en gare de Toulon ou à Marseille, comme aujourd'hui. Si vous habitez à l'est ou au nord de l'agglomération, la gare nouvelle de Nord-Toulon aura votre préférence. Ceci dit, le futur emplacement de la gare nouvelle – comme nous l'avons précisé tout à l'heure – n'est pas décidé. On s'est donné une hypothèse de travail, notamment pour positionner cette gare à l'intersection du réseau ferroviaire existant au nord de l'agglomération toulonnaise. Cela permet au TER de desservir la gare nouvelle – c'est ce qui ressort des échanges que nous venons d'avoir – mais il y a sans doute d'autres moyens à imaginer pour relier la gare nouvelle et la gare existante par exemple.

Philippe MARZOLF

On va donner la parole à Monsieur Alain Partiot, de Toulon. Il est parti ? Excusez-nous, il y avait un jeu de mots assez facile qui fait toujours rire.

Alain PARTIOT

Ma question a déjà été évoquée par beaucoup d'interlocuteurs avant. Je trouve qu'on rebondit toujours beaucoup en disant que de la gare nouvelle on ira plus vite de Paris à Toulon, mais ce qu'on ne dit pas c'est qu'on arrive à Toulon-Nord et que pour aller à Toulon-Centre...

Je crois donc qu'il est essentiel d'essayer de garder la gare de Toulon-Centre, parce que si on n'a pas de gare à Toulon, on ne saura plus où on est.

Philippe MARZOLF

D'accord, merci.

La SNCF, vous pouvez apporter une réponse ?

Gilles CARTIER

Je vais donner le point de vue de la SNCF qui complète ce que Bernard Gyssels vient d'indiquer. Je crois que nous sommes dans un projet qui cherche avant tout à construire le réseau, à le poursuivre. Tout à l'heure, Jean-Marie Bertrand a rappelé l'importance du réseau ferroviaire à grande vitesse français. Il faut donc que les Alpes Maritimes soient reliées au reste du réseau en direction de l'Italie et de l'Espagne, il faut donc trouver un tracé dans les conditions que chacun a rappelé, de meilleur respect de l'ensemble des contraintes, qui aille au plus vite et – comme je crois que Monsieur le Sénateur Maire l'a rappelé – il est impossible d'imaginer desservir à grande vitesse le centre de la ville de Toulon.

Par contre, effectivement, je souscris à ce qui vient d'être dit : c'est un capital très important d'avoir cette gare existante et il faut que des TGV y demeurent, que des trains grandes lignes y demeurent et que des TER, également, permettent d'assurer la complémentarité. A partir du moment où cette ligne existera – et elle existera forcément un jour en direction de l'ouest et sur l'ensemble de l'arc méditerranéen – il faut que l'ensemble du Var et que le grand bassin de population autour de Toulon, profite de la grande vitesse, de l'ensemble des destinations françaises et européennes. Il faut donc placer une gare à un endroit qui reste à déterminer. Notre préférence, en tout cas, ce sera une gare placée à l'intersection avec la ligne existante de façon à avoir un accès facile, parfaitement complémentaire entre le réseau à grande vitesse, donc à grande distance, et le réseau régional, les TER.

Ce n'est pas le cas à Aix. Très rapidement, en deux mots, Monsieur le Président si vous le permettez, chaque cas est une particularité. Ici nous sommes typiquement dans le cas de Valence. Il a été impossible de rentrer à Valence parce qu'on a une perte de temps beaucoup trop importante. Il faut donc laisser sur la ligne existante une possibilité d'interconnexion avec le réseau existant ; c'est le cas de Valence-Grenoble, la ligne qui va à Romans.

A Avignon, nous n'avons pas pu, pour d'autres raisons, réaliser l'interconnexion telle que cela avait été souhaité par la SNCF à l'époque. Et puis l'Arbois. Cette autre chose que vous appelez l'Arbois, que nous appelons la gare d'Aix-TGV. C'est que nous sommes là au cœur d'un grand triangle entre le Pays d'Aix, l'Etang de Berre et Marseille, que le réseau existe, y compris routier, et qu'il était bien nécessaire, pour permettre à chacun de prendre le train s'il le souhaite, plutôt que l'avion, pour y accéder.

Je voulais rassurer une des personnes qui posait la question tout à l'heure, il reste bien de très nombreux trains sur la ligne PLM puisque c'est aussi cela les trains à grande vitesse : c'est de

permettre aux lignes existantes de continuer à exister avec de la desserte TER et fret et, à la SNCF, nous avons bien l'intention de poursuivre la desserte fret.

Philippe MARZOLF

Merci. On va prendre une autre question de la salle. Jean-Jacques Lalanne, de La Garde.

Les Italiens parlent juste après, je viens de le dire. Il est parti, on va donc prendre le suivant sur la liste. On avait dit trois questions : Bernard Becque, Conseiller Municipal La Roquebrussanne. Il est parti avec l'autre adjoint au Maire ? Il est là ? Pardon, excusez-moi.

Bernard VÊQUE, conseiller municipal à La Roquebrussanne

Messieurs, Dames, bonjour. La commune de La Roquebrussanne a à sa charge et arrête, en ce moment, un Plan Local d'Urbanisme. Il passe en enquête publique le 16 mars. Pendant toute cette opération, qui a duré 3 ans, nous avons rencontré, de multiples fois, des membres associés de l'Etat qui nous ont demandé de préserver la plaine de La Roquebrussanne qui est en vins AOC ; de ne surtout pas toucher aux vignobles. Ils nous ont demandé de préserver la faune et la flore. Je me pose alors une première question : rencontrant de très nombreuses fois ces personnes, – on nous parle maintenant d'une information complète et transparente – pourquoi ne nous a-t-on jamais parlé d'une ligne LGV qui passerait par La Roquebrussanne et par sa plaine ? Et pourquoi nous demande-t-on de préserver, alors que maintenant, on fait passer le TGV en plein milieu ?

Applaudissements

En même temps, sans nous informer aucunement, on nous a laissé dépenser 400 000 francs pour un PLU qui ne vaut plus rien du tout.

Applaudissements

Alors quand on me parle de transparence, j'émet des doutes, et quand on me parle de respect de l'information, j'en émet aussi. D'autant plus que – si je me souviens bien – il y a moins de deux mois – donc ce n'est pas vieux puisque Monsieur le Préfet nous a dit qu'il avait une commission qui contrôlait – nous avons eu les vœux du Nouvel An à La Roquebrussanne où nous avons eu les Maires, le Maire de la Communauté de Communes, un Conseiller Général, un Député, un Sénateur, et que pas une de ces personnes n'a osé dire la moindre chose sur l'existence et les projets d'une ligne LGV.

Cris dans la salle

Donc, quand on vient me parler de préserver l'environnement, et une information complète et transparente, j'émet beaucoup de doutes. Sachant aussi, je voudrais tout de même signaler, que pour retirer des documents rue Picot, nous nous sommes présentés trois fois et sur les trois fois, il y avait deux fois où c'était fermé. En milieu d'après-midi en semaine, c'est tout de même curieux.

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Monsieur Becque, vous avez posé des questions, merci d'écouter les réponses. Vous avez mis en cause la Commission. A l'entrée vous avez Julie André, vous lui direz quand vous êtes passé, elle

vous dira quelles sont les heures d'ouverture, mais ce sont les heures d'ouverture de bureaux pour la rue Picot dans la semaine. Désolé.

RFF va vous répondre pour ce PLU et les décisions qui ont été prises par rapport à cette LGV PACA.

Jean-Marie BERTRAND

A propos du PLU, on ne peut pas dire que la ligne passe au milieu de votre commune ou de la commune d'à côté ou d'une autre commune. A ce stade, pardonnez-moi...

Cris dans la salle

... Je rappelle la façon dont nous procédons. Nous sommes en amont dans les études amont d'un projet de LGV qui a fait l'objet d'une vingtaine de scénarios avec des tracés, des zones, des couloirs de 7 km de large qui s'étendent sur plus de 70 ou 80 km en hauteur. Aujourd'hui, le sujet est celui-là, et le débat porte donc sur ces familles de scénarios et c'est à l'issue du débat que des conclusions seront tirées, que 1, 2 ou 3 scénarios seront sélectionnés pour pouvoir dégager des hypothèses de tracé. Nous n'en sommes pas là.

Philippe MARZOLF

Monsieur Becque, avez-vous un mot à rajouter ?

Bernard VÊQUE

Je n'ai pas parlé de tracé précis. Je dis simplement que quand on élabore un PLU, on nous demande de prévoir sur 15 à 20 ans, qu'on y met des zones constructibles, des zones naturelles et autres choses et qu'on aurait peut-être pu nous dire : « Attention, il y aura peut-être une éventualité d'une ligne LGV ; il faudrait peut-être un peu ralentir, attendre un peu pour votre PLU, de façon à ce que ce soit quelque chose de valable et non plus quelque chose à mettre à la poubelle. »

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Monsieur Pepino, et ensuite on écouterait les représentants du tourisme et de l'agriculture.

Monsieur PIPINO

Monsieur le Président, je souhaiterais qu'on ne prenne pas les gens pour des imbéciles et que la transparence du débat aille jusqu'au bout. J'ai fait un historique de ce mouvement pour bien préciser que nous arrivons ici, avec une certaine expérience de ce qui c'était passé et de ce qui nous attend. Nous savons très bien sur quel scénario RFF travaille. RFF travaille dans le cadre d'une entreprise qui doit, effectivement, compter son argent. Or, on sait très bien qu'il y a des scénarios qui coûteront très cher et d'autres qui sont déjà tout faits et déjà étudiés. Alors arrêtons de prendre les petits élus de communes des imbéciles. On les maltraite et c'est bien regrettable.

Applaudissements

Philippe MARZOLF

Quand je parle de transparence, je parle des informations que la Commission a. Je peux vous dire simplement qu'aucune décision n'a été prise, ni de tracé.

Maintenant, on va donner la parole à Monsieur Jean-Pierre Serra, Président du Comité Départemental du Tourisme du Var.

Interventions des interpellants (suite)

Jean-Pierre SERRA, Président du Comité Départemental du Tourisme du Var

Mesdames, Messieurs, si vous le permettez, une intervention en deux parties et dans le temps imparti.

I. L'activité touristique dans le département du Var à travers quelques chiffres clés

Je souhaite vous rappeler quels sont les chiffres clés du tourisme, en tout cas le poids économique qu'il représente pour le département. Rappeler que le Var est la première destination française après Paris. Il représente un poids économique de 2 milliards d'euros en consommation touristique, que cela représente près de 70 millions de nuitées, donc une fréquentation qui tourne autour des 10 millions de touristes. En PACA, il faut savoir que le Var représente 30 % de la fréquentation touristique, puisque nous représentons environ 20 % de la capacité hôtelière, la moitié des emplacements de campings et que nous avons un parc de résidences secondaires qui avoisine les 37 %.

Aujourd'hui, il faut savoir que cette activité touristique génère 15 000 emplois à l'année et 30 000 emplois directs sur la période qui va du mois d'avril-mai au mois d'octobre-novembre. Parallèlement, il faut savoir que ce sont plus de 40 000 emplois qui sont concernés en périphérie d'activités connexes ou directement liées au tourisme.

Il faut savoir aussi, et nous le savons tous, que la quasi-totalité des artisans commerçants, des professions libérales, des agriculteurs sont aussi, de près ou de loin, concernés par l'activité touristique.

Pour nous, c'est donc un enjeu majeur de développement, de poids économique, de développement durable et surtout pour continuer à vivre et à travailler au pays.

II. La LGV PACA : une opportunité pour le tourisme varois – Les principaux enjeux

Cela a été dit et rappelé mais je crois qu'il faut insister là-dessus, les chiffres sont aujourd'hui incontestables quant à l'apport qu'a représenté l'arrivée de la LGV pour la Provence, en termes de fréquentation, de consommation touristique, d'emplois et de retombées économiques.

Pour le tourisme varois, quels sont ces enjeux ? Premier enjeu, je crois, en termes d'attractivité et de positionnement concurrentiel. Aujourd'hui, il n'y a pas de destination qui soit retenue dans les arbitrages donnés par les clients, les touristes, s'il elle n'est pas accessible. L'accessibilité et notamment la durée avec laquelle le trajet est accompli est un élément déterminant de choix. Pour nous, il est donc important de nous positionner par rapport aux destinations concurrentes de l'arc méditerranéen, mais aussi de l'autre côté du bassin méditerranéen.

Deuxième point, toutes les zones de développement ont aujourd'hui des facilités d'accès qui sont reconnues et incontestables. Cette accessibilité nous permet de pouvoir privilégier les clientèles qui font partie de nos marchés émetteurs. Aujourd'hui, quels sont les marchés qui alimentent les entreprises qui font vivre les gens dans notre région et notre département ? Ce sont d'abord des clientèles en provenance de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et donc nos zones urbaines limitrophes que sont la région niçoise, Alpes Maritimes et bien sûr de la région marseillaise. Mais c'est aussi le bassin Rhône-Alpes, Parisien, l'Est et le Nord de la France. Rappelons-le, 80 % de la clientèle est émise par ces marchés émetteurs qui, aujourd'hui, vont se situer à moins de 3 heures ou entre 3 heures 30 et 4 heures de notre destination. C'est fondamental.

Autre point important, la clientèle étrangère qui porte aussi la qualité touristique tout au long de l'année, ne l'oublions pas. Cette clientèle étrangère va aujourd'hui se retrouver à une proximité immédiate, sachant qu'aujourd'hui, nos marchés émetteurs principaux que sont le Benelux (Belges, Hollandais, Luxembourgeois), mais aussi les Suisses, les Allemands, sont à moins de 4 heures de la destination Var. Donc importance pour nous de faire en sorte que ces bassins émetteurs puissent encore mieux accéder au département, encore mieux consommer des produits touristiques, parce que c'est ainsi que nous créerons et privilégierons l'activité.

Deuxième point important, c'est aujourd'hui, l'évolution des comportements de la clientèle. Nous le savons tous, la durée des séjours se raccourcit à travers les RTT, tout le temps de travail qui est aménagé, puisque nous avons toujours plus de gens qui consomment de courts séjours. Pour cela, il faut donc des temps de trajet qui soient les plus courts possibles. De ce point de vue, la liaison est un axe déterminant de progression.

Dernier point, il s'agit bien sûr de l'aménagement du territoire qui est un enjeu majeur pour l'un des deux axes qui fondent l'activité touristique départementale. Vous le savez peut-être, nous avons pour ambition de redéployer les flux touristiques et l'activité touristique sur l'espace et dans le temps. En d'autres termes, avoir une activité touristique à l'année (12 mois sur 12) et sur l'ensemble du territoire. Le fait que nous puissions aujourd'hui privilégier deux gares TGV (l'une au nord de Toulon, l'autre à l'est du Var) permettra ainsi d'irriguer la totalité du territoire varois.

En conclusion, j'aimerais vous dire que le tourisme varois, les acteurs du tourisme varois ont tous la volonté de voir aboutir et arriver cette ligne TGV, qu'ils attendent depuis plus de 10 ans. Elle est importante pour préserver l'activité, les emplois. Elle permettra de développer de nouveaux marchés, de rester attractifs face à la concurrence des situations émergentes. Elle permettra aussi et surtout, de vivre et de travailler au pays.

Je vous remercie.

Cris dans la salle

Philippe MARZOLF

J'avais eu une mauvaise information, nos amis espagnols et italiens sont là... Peut-être que vous ne le savez pas, mais la France est un des rares pays en Europe à avoir cette démarche de débat public où on écoute le citoyen ou on essaye de l'écouter. Merci.

Est-ce que vous pouvez, par respect pour les hôtes étrangers qui sont venus dire leur avis sur le projet, les écouter. Je passe la parole... Vous voulez parler ou pas ? Est-ce que vous pouvez écouter nos amis espagnols et italiens ?

On va finir par la Chambre d'Agriculture du Var puis on clôturera cette soirée qui, malheureusement, ne s'est pas passée comme on l'espérait. Ce sont des questions que vous poserez après la réunion.

Loïc de SALENEUVE, vice-président de la Chambre Départementale d'Agriculture du Var

Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Elus. La Chambre d'Agriculture n'est pas là pour donner une position définitive aujourd'hui, elle sera dictée bientôt, mais je voudrais absolument, aujourd'hui, exprimer l'inquiétude de bons nombres d'exploitants agricoles qui ont très peur de cette ligne et de ses effets dévastateurs à deux titres :

- Sur l'emprise elle-même, de cette éventuelle ligne qui déstructurera incontestablement un certain nombre d'exploitations de façon irrémédiable, en grand nombre ;
- Et ensuite, sur les effets qu'induiront ces gares : deux gares dans le Var qui seront assurément assez dévastatrices sur l'ensemble du territoire au niveau des PLU, de la construction.

Je voudrais donc absolument, ce soir, vous donner et refléter cette inquiétude du monde agricole au sujet de cette future ligne. J'aurais également aimé qu'on soit très clair avec l'ensemble de ces acteurs du monde agricole : nos décideurs ont-ils opté pour le tout béton ?

Index

L'orthographe des noms et termes suivants n'a pu être vérifiée :

Gaberou..... 15

la DRO décideur 35

territoire de Puget-Decines 22