

## Débat public LGV PACA

### Réunion de proximité au Beausset le 10 mai 2005

#### Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Philippe MARZOLF fait un point sur l'état d'avancement du débat à mi-parcours. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/fret. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un raccordement direct à Nice pour dédier la 3<sup>ème</sup> voie Antibes – Nice aux TER.

Elisabeth NOVO (Cuers) souhaite savoir comment le public sera informé de l'avancement du projet après le débat public.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que la CNDP est chargée de veiller à la participation du public tout au long du projet et qu'à ce titre, elle demandera à RFF de tenir régulièrement les acteurs informés de l'avancement du projet.

### **Présentation du projet par RFF**

Bernard GYSSELS (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la grande vitesse à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

*L'enjeu de la grande vitesse* – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

*L'enjeu de la grande capacité* – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Dans ces trois scénarios, l'agglomération toulonnaise est desservie par deux gares, la gare actuelle de Toulon centre et une gare nouvelle au nord de l'agglomération connectée à la ligne existante et reliée à Toulon centre par des TER fréquents.

Bernard GYSSELS résume ainsi la problématique de l'implantation de la gare de Toulon Nord : « Contourner le centre de l'agglomération par le nord permet de proposer des temps de parcours compétitifs pour l'est du Var et les Alpes-Maritimes, tout en économisant d'importants travaux. Rapprocher la gare nouvelle du centre de l'agglomération permet d'augmenter la fréquentation des trains, mais pénalise les temps de parcours vers l'est de la région et augmente les coûts. »

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Bernard GYSSELS (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être proposé grâce à la LGV PACA, les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Toulon-Nice en 55 minutes contre 1 h 40 aujourd'hui. Il souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes entre les grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, il met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. « Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaisseraient leur voiture au profit du train. »

### **Prise en compte du contexte environnemental dans votre région (Isabelle RAULT, Cabinet Hanrot & Rault)**

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération, sur des visites de terrain et des visites en hélicoptère. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle,

etc.). Le cabinet présente ensuite les caractéristiques de 2 séquences paysagères : la vallée du Gapeau et les bassins de Sud-Ste Baume.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) demande si, en 2020, le Conseil régional sera toujours l'autorité organisatrice des TER, si la SNCF sera toujours l'opérateur des TER et si RFF s'engage à louer les sillons libérés sur la ligne classique à l'opérateur pour développer les TER.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) répond qu'en 2020, le Conseil régional aura le loisir de lancer des appels d'offres et de choisir un autre opérateur que la SNCF pour exploiter les TER en région PACA.

Alain TRUPHEMUS (RFF) indique que la mission de RFF est de vendre les sillons. Avec une deuxième ligne dans la région PACA, RFF pourra proposer une ligne réservée aux services rapides à longue distance et aux services intercity : de ce fait, la ligne classique, débarrassée de ces trafics, pourra accueillir nettement plus de TER.

Serge ROSSI (conseiller municipal du Beausset) souhaite savoir si les 20 scénarios qui ont été étudiés ont tous la même actualité. Par ailleurs, il relève que le Conseil général n'a toujours pas indiqué dans quel développement territorial il situe les différents tracés pour le département.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que la CNDP a demandé à RFF d'approfondir 3 scénarios préférentiels, mais que les 20 scénarios sont mis au débat.

Bernard GYSSELS (RFF) donne des éléments sur le financement. Il rappelle que le TGV Méd a été financé à 90 % par la SNCF et à 10 % par l'Etat, mais qu'il s'agit de la dernière ligne à grande vitesse à avoir bénéficié d'un tel financement. Depuis, d'autres financeurs sont sollicités. A titre d'exemple, pour le TGV Est, l'Etat apporte 39 %, l'Europe 10 %, le Luxembourg 4 %, la région et les départements 23 %, RFF 22 % et la SNCF 2 %.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait observer que, du fait de la politique de financement antérieure, RFF a hérité de la SNCF d'une dette de 26 milliards d'euros.

Guy CRISTOFOL (Le Beausset) demande pourquoi les tracés ne sont pas plus précis.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le processus de concertation ne fait que débiter. Si RFF décide de poursuivre le projet, il faudra mener de nombreuses études pour affiner les couloirs de 7 km et arriver à un tracé précis : celui-ci apparaîtra au moment de la DUP, dans 4 ou 5 ans.

### **Intervention de Gabriel JOURDAN, chargé d'études déplacements, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise**

Gabriel JOURDAN présente les conclusions de l'étude réalisée à la demande de TPM sur l'implantation de la gare de Nord Toulon. Compte tenu du projet métropolitain développé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) des 31 communes de l'agglomération toulonnaise, TPM préconise une gare située non pas à Cuers, mais plus près du centre de Toulon, à

La Pauline Grande Tourrache. Cette gare permettrait de garder les TGV jonctions avec un arrêt à Toulon Est et d'avoir des TGV radiaux à destination de l'Ile-de-France depuis Toulon Centre qui partiraient à l'envers jusqu'à La Pauline (7 km) pour emprunter la nouvelle ligne LGV avec un raccordement ferroviaire qui permettrait de monter sur la ligne LGV à cet endroit. En outre, elle permettrait, en déplaçant le raccordement en direction d'Hyères et en prolongeant sur 3 kilomètres la ligne de tramway, d'avoir une interconnexion avec le tramway, de desservir toute la zone d'activité entre la commune de La Garde et le site de la Grande Tourrache et d'envisager un prolongement en TER ou en tram-train jusqu'à Hyères en utilisant des emprises SNCF.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait savoir que l'étude complète sera mise à la disposition du public sur le site Internet de la CPDP et dans les trois bureaux de Marseille, Toulon et Nice.

Marylise BARTHE (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois) demande si une réunion de proximité est programmée dans les départements alpins.

Philippe MARZOLF (CPDP) n'a pas été sollicité par le 05. En revanche, il rencontre Jean-Louis Bianco la semaine prochaine afin d'organiser début juin une réunion de proximité supplémentaire dans le 04 (entre Digne, Manosque et Sisteron, le choix n'est pas encore arrêté).

Jean VINCENT (Le Beausset) aimerait que les TGV fonctionnent sur le même principe que les autoroutes avec des échangeurs et non avec des gares qui entraînent des ruptures de charge : il espère que, dans le futur, il sera possible d'aller directement de Bandol à Bruxelles.

Alain TRUPHEMUS (RFF) souligne que l'ambition du projet de LGV PACA est d'interconnecter le réseau TER et le réseau TGV par des gares situées à l'intersection des deux réseaux.

Gabriel JOURDAN fait valoir que le TGV ne fonctionne pas seul et que tout un dispositif d'accompagnement est à prévoir en matière de transport collectif : c'est ce qui est fait dans le cadre du SCOT de l'aire toulonnaise.

Bernard DESTROST (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois) voudrait savoir si un coût démesuré n'hypothèquerait pas le projet. Il interpelle les élus présents et leur demande s'ils sont prêts à voter une augmentation significative des impôts locaux pour financer la LGV PACA, projet qu'il qualifie de « *pharaonique* ».

Philippe MARZOLF (CPDP) fait savoir qu'un atelier sur le financement est programmé le 25 mai.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que les 20 scénarios sont compris dans une fourchette de 4,9 à 7,5 milliards d'euros et que les 3 scénarios approfondis, qui paraissent les plus équilibrés, sont compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros. Il souligne que le coût final est un paramètre important de la décision : « *Plus le projet sera cher, plus il aura de difficultés à se réaliser* ».

Bernard DESTROST pense que, si le coût est trop élevé, le projet ne se réalisera pas. Il invite les élus qui demandent un passage par Marseille et par Toulon à « *revoir leur copie* ».

Pour Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules et président du SCOT de l'aire toulonnaise), il est un peu tôt pour parler du coût. Il rappelle que les questions posées pendant le débat public portent sur l'opportunité et les caractéristiques de la ligne. Pour Monsieur BENEVENTI, l'opportunité de la ligne ne fait pas de doute pour répondre aux besoins de déplacement dans la région et il se positionne pour le scénario qui passe par Marseille, car c'est le seul qui laisse ouvert le choix de l'implantation de la gare (Toulon Nord, Toulon Est, autres...) dans le futur.

### **Intervention de Jean-Marc MAURIC, Association de l'environnement du sud de la Ste-Baume**

Jean-Marc MAURIC est opposé à la construction d'une LGV dans la région PACA, en raison des effets destructeurs directs et induits qu'aura la ligne. Cette LGV détruira des terres agricoles et singulièrement des vignobles AOC, et des paysages naturels, dont certains sont protégés (la plaine de Maures est une zone Natura 2000). De plus, elle renforcera la spéculation foncière : les prix des logements seront tels que les habitants n'auront plus les moyens de se loger dans la région. En outre, la LGV ne permettra pas de diminuer la pollution : avec la croissance de la population dans la région, la pollution augmentera inéluctablement. Enfin, la LGV ne diminuera pas le nombre de poids lourds sur les routes de la région PACA, tout comme le TGV Méditerranée n'a pas diminué le nombre de camions qui circulent dans la vallée du Rhône. Jean-Marc MAURIC rejette catégoriquement le projet de LGV PACA et milite pour la réalisation des infrastructures prévues au contrat de plan : la 3<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne, la 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Nice, le doublement de Marseille-Aix.

Bernard GYSSELS (RFF) répond sur le trafic marchandises. RFF n'envisage pas de construire une LGV PACA mixte voyageurs/fret car le transport de marchandises longue distance entre l'Espagne et l'Italie passe, pour l'essentiel, par Modane (trajet plus court, logique de massification des flux, longueur des convois limitée entre Vintimille et Gênes) et par le cabotage maritime.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que le Conseil régional a développé le nombre de TER, de 280 à plus de 500 TER par jour, et a bien l'intention de les développer encore. Il ajoute que la ligne Cannes-Grasse a été rouverte, ce qui est un fait suffisamment rare pour être souligné, et que la modernisation de Marseille-Aix et la mise à trois voies de Marseille-Aubagne et de Antibes-Nice seront réalisées avant 2020.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) explique que, sur les 3 millions de voyageurs supplémentaires qui seront transportés par la LGV, 500 000 seront reportés de la route, 1,5 million seront reportés de l'avion et 1 million seront des voyageurs induits par la nouvelle infrastructure. Elle fait savoir que, selon une enquête récente, 42 % de la clientèle du TGV Méd se déplace pour des motifs professionnels et 17 % pour des motifs de loisirs : le TGV permet surtout de gagner de la clientèle professionnelle.

Un participant pense que le TGV permet à des cadres de venir habiter dans la région tout en continuant à travailler à Paris.

Gabriel JOURDAN fait savoir que toutes les villes de France ont connu une hausse de l'immobilier, à la suite d'une construction insuffisante de logements. A Marseille, ce phénomène est arrivé en même temps que le TGV, d'où la confusion.

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence) demande si les enquêtes de RFF prendront en compte les contraintes environnementales et urbanistiques qui seront induites par la construction de la LGV. Les Varois veulent-ils la densité d'urbanisation des Alpes-Maritimes dans le Var ? 3 millions de personnes supplémentaires vont s'installer dans le Var : comment les élus pourront-ils empêcher la spéculation foncière alors qu'ils n'ont rien fait depuis des années ? Pourtant, l'outil approprié, rappelle-t-elle, les zones d'aménagement différé, existe depuis 1976.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait observer que le Var est susceptible de se densifier même si la LGV n'est pas construite.

Mélanie MACARIO répond que, si la LGV n'est pas construite, les Varois pourront stopper le processus d'urbanisation, en votant pour d'autres élus qui auront d'autres préoccupations. Avec la LGV, le processus leur échappera complètement.

Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules et président du SCOT de l'aire toulonnaise) souligne que les différentes protections réglementaires réduisent les surfaces habitables et accroissent la pression foncière. Il pense qu'il serait plus logique de réaliser un SCOT puis un PLU, mais « *le train passe et il faut donner un avis maintenant sur la LGV PACA sinon le projet sera abandonné au profit d'autres LGV* ». Monsieur BENEVENTI met en valeur le rôle des élus : « *nous prenons les décisions difficiles en notre âme et conscience, pour le bien de notre pays et de notre agglomération* ».

### **Intervention de Jacques MATTEODO, ingénieur DGA à la retraite**

Jacques MATTEODO défend un projet « version 2A » qui passerait par Marseille, s'arrêterait à La Seyne, dans une zone très peu urbanisée, pour filer ensuite vers Est Var et Ouest Alpes-Maritimes. Cette nouvelle gare de Toulon-La Seyne serait souterraine et comporterait deux plans, l'un pour les TGV et l'autre pour les TER. Elle serait interconnectée avec toutes les autres gares et offrirait des dessertes toutes les 5 à 7 minutes. Cette proposition a été détaillée par Monsieur MATTEODO dans un cahier d'acteur.

Georges TUA (Association de défense de l'environnement à Evenos) note que la LGV Marseille-Toulon permettra de gagner seulement 10 minutes sur le trajet Toulon-Paris : à ses yeux, le gain de 10 minutes ne mérite pas la dépense de plus de 5 milliards d'euros.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que le projet de ligne nouvelle n'est pas qu'un projet de LGV : il permettra également de développer le TER sur les voies existantes.

Michel BOUISSON (Collectif TGV Sud Var) revient sur la question du financement. Il a entendu Bernard GYSSELS dire au mois de novembre à Marseille que le monde ferroviaire finance les LGV à hauteur de 20 % (dont 12 % pour RFF) et les collectivités locales à hauteur de 80 %. Aujourd'hui, le discours est différent.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que des études complémentaires seront nécessaires pour préciser la participation du monde ferroviaire, mais que celle-ci pourrait se situer entre 10 et 20 %.

### **Intervention d'Elise BELTRAME, Groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement**

Pour le groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement, la restauration et le développement d'un réseau ferré performant est indispensable. Les choix qui seront faits détermineront le développement futur de la région et la vie de ses habitants. Il ne faut ni favoriser ni léser une partie de la population. Le projet doit répondre aux exigences écologiques et sociales : c'est la raison pour laquelle les gares doivent être localisées dans les centres-villes. Le groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement est solidaire des opposants à la gare de Cuers : ce projet entraîne des nuisances environnementales et économiques et ne signifie rien par rapport à Toulon. L'association aimerait que les TER soient mis en œuvre avant la LGV et que le fret ferroviaire soit développé.

### **Intervention de Marius ARMAND, Président de l'association Signes protection Environnement**

L'association Signes Protection est opposée à la création d'une ligne LGV sur la région PACA si l'Etat ne participe pas plus au financement et à certains des couloirs retenus (notamment ceux avec une gare à Cuers et à Marseille Blancarde) par RFF qui lui paraît inadaptés aussi bien en terme de coût, de temps de parcours que d'impacts sur les sites exceptionnels et les zones d'habitat.

Marius ARMAND insiste également sur la nécessité urgente de développer le réseau inter métropoles et interurbain par TER, métro, tramway. Si l'opportunité de la ligne est vérifiée l'association Signes protection Environnement demande à ce qu'elle passe le plus au nord possible afin de :

- être en lien avec le projet ITER,
- satisfaire le grand nombre de communes des Alpes de Haute Provence
- et permettre un aménagement du territoire et de la population qui soit rééquilibré sur la région PACA.

Avec la solution proposée par l'association, souligne Marius ARMAND, « *on ne s'oppose pas au progrès, mais on préserve l'environnement et la qualité de vie dans la région* ».

Pour Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules), il est préférable que la ligne nouvelle desserve l'agglomération toulonnaise, qui compte 500 000 habitants, plutôt que Cadarache qui, avec le projet Iter, verra croître sa population de 10 000 à 12 000 habitants. Par ailleurs, il insiste sur la nécessité de lutter contre les pollutions d'origine automobile en développant les transports en commun, ceci afin de stopper la dégradation de la qualité de l'air.

Elisabeth NOVO (Cuers) s'interroge sur les possibilités techniques de jonction entre les réseaux ferrés espagnols, français et italiens.



Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que les Espagnols sont en train de construire un réseau ferré dont l'écartement répond aux normes européennes et que, du côté italien, des directives européennes vont imposer l'amélioration de l'interopérabilité du réseau entre l'Italie et la France.

Marie-Hélène VOLPI, conseillère municipale du Beausset, pense que la LGV bénéficiera avant tout aux touristes : or elle estime qu'il est urgent d'améliorer la ligne Marseille-Vintimille et de développer le réseau local.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que le projet a deux objectifs, la grande vitesse et la grande capacité, et que la construction d'une deuxième ligne permettra de développer les TER sur la ligne existante et de proposer des trains rapides intercity sur la ligne nouvelle. Il ajoute que l'amélioration de la ligne classique serait d'un coût élevé (2,5 milliards d'euros) et ne permettrait pas de résoudre tous les problèmes de déplacement à l'horizon 2020. Enfin, il souligne que les projets du contrat de plan Etat-région à l'horizon 2012 (3<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne, 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Nice, doublement Marseille-Aix) permettront une première amélioration de la desserte TER.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) fait remarquer que ces projets étaient déjà prévus au contrat de plan 2000-2006.

Alain TRUPHEMUS (RFF) admet que les travaux ont pris un peu de retard, mais assure qu'ils vont démarrer rapidement. Par ailleurs, il met en relief la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, la seule ligne qui ait été rouverte en France.

Nadyne CHEVRET, qui a participé à la réunion des comités de ligne le 8 avril, se fait l'écho du scepticisme de la Région sur le devenir des TER compte tenu du désengagement financier de l'Etat.

Monsieur OLIVIER (Le Beausset) regrette que le fret n'ait pas été évoqué. Il pense que le ferroutage serait une solution pour diminuer significativement la pollution.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle que le transport de marchandises a été évoqué lors de réunion thématique du 14 avril à St Raphaël.

Bernard GYSSELS (RFF) distingue le trafic marchandises de transit, entre l'est et l'ouest de la région, et le trafic à destination locale.

*Trafic de transit* – Sur les 32 millions de tonnes qui traversent la région PACA d'Est en Ouest, la moitié passe par le cabotage maritime. Pour RFF, à terme, le trafic de transit passerait pour partie par le Lyon-Turin ferroviaire et pour partie par le cabotage maritime.

*Trafic local* – Avec la LGV, la ligne classique pourrait être utilisée pour les TER et pour le trafic marchandises à destination locale.