

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Aubagne le 26 avril 2005

Introduction

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 la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. Son objectif 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 ce jour. 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. 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^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (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 LGV 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.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

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 permettrait ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seraient 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 la frontière italienne, 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.

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 (pour les TGV province et arc méditerranéen, St Charles étant la gare des TGV pour Paris).

Lise MERMILLOD (RFF) décrit l'amélioration de l'offre TER que permettra la mise en service de la LGV PACA. En 2020, la LGV PACA permettra de proposer une desserte toutes les 15 minutes dans les gares intermédiaires de la vallée de l'Huveaune et une desserte toutes les 7 minutes 30 entre Marseille et Aubagne. Elle 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 CO₂ 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 45 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. »

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. Il 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.

Prise en compte du contexte environnemental (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 de l'Huveaune et les bassins de Sud-Ste Baume.

Claude MUSSET (Gémenos) craint la dérive des coûts, en raison des difficultés géologiques (mises en évidence par les déboires du tunnel de Toulon).

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que RFF, fort de l'expérience du tunnel de Toulon, a diligenté deux expertises sur le coût des tunnels et les a confiées à deux bureaux d'études différents. Compte tenu du sous-sol très complexe de la région PACA, RFF a retenu l'estimation prudente du cabinet Scetec : entre 40 et 60 millions d'euros/km pour les tunnels monotubes.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle qu'un atelier pédagogique est prévu sur le financement.

Jean-Marc COPOLLA (conseil régional PACA) attire l'attention sur le risque qu'il y aurait à ce que les 3 grandes métropoles de la région ne s'entendent pas sur un projet : dans un tel cas de figure, il y a de fortes chances pour que la LGV PACA ne soit pas retenue au profit d'autres

projets. Par ailleurs, Jean-Marc COPPOLLA interpelle RFF : si le tracé retenu est le tracé Nord Marseille – Nord Toulon, quid de la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne pour accroître le trafic TER ?

Bernard GYSSELS (RFF) lui répond que la ligne LGV permettra de libérer des sillons et de développer le programme TER. Si la LGV passe par la vallée de l’Huveaune, il sera nécessaire de construire une 4^{ème} voie pour développer les TER et les TGV.

Intervention de Daniel FONTAINE, maire d’Aubagne

Daniel FONTAINE est catégorique : « *nous n’accepterons aucun projet détruisant l’équilibre fragile et l’environnement de l’homme* » et il précise que ce principe est valable à Aubagne comme à Aix. Il considère que la LGV PACA doit être complémentaire des autres modes de transport, mais il s’interroge sur les modalités de financement et de gestion de cette ligne nouvelle. Pour l’immédiat, il met en avant les exigences des Aubagnais : la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne dans les plus brefs délais, l’extension des capacités d’échanges de la gare d’Aubagne, la réactivation du site propre entre Aubagne et Valdonne, la mise en place de trains rapides intercités, le développement d’une multimodalité entre bus, car, TER et voiture avec une tarification unique.

Michel CROC (RFF) fait savoir que l’Etat, le Conseil régional et RFF mettent en place les crédits pour commencer la réalisation de la 3^{ème} voie. Par ailleurs, il indique que, dans la réglementation européenne, il est prévu que la gestion des infrastructures reste publique et que l’exploitation des trains entre dans le domaine concurrentiel. Cela dit, il pense que « *la SNCF est encore là pour un certain temps* ». Concernant le financement des LGV, il indique que des recherches sont en cours sur des partenariats public-privé, mais que ces montages ne sont pas encore au point. Sur les questions d’intermodalité, il indique qu’elles sont traitées par les collectivités, RFF et la SNCF en même temps. Enfin, il souligne que PACA est, contrairement à d’autres régions françaises, une région où des lignes sont rouvertes : il est donc optimiste sur la possibilité de rouvrir un jour la voie de Valdonne.

Intervention de Monsieur GIBERTI, maire de Gémenos

Monsieur GIBERTI s’interroge sur le financement du projet : « *Qui aura les moyens financiers pour financer toutes les infrastructures nécessaires ?* ». Après avoir précisé qu’il est trop tôt pour savoir qui financera le projet, les représentants de RFF donnent l’exemple du financement du TGV Est, qui est financé par l’Etat (40 %), les collectivités territoriales (23 %), RFF et SNCF (23 %), l’Europe (10 %), le grand duché de Luxembourg (4 %). Ils précisent que les crédits investis par l’Etat sur le TGV Est proviennent, pour les deux tiers, des bénéfices des sociétés d’autoroute.

Jean-Claude DUBINI (association Aubagne sur le cours) milite pour que le projet passe par le pays d’Aix en évitant la vallée de l’Huveaune.

Bernard GYSSELS reconnaît que le passage d’une 4^{ème} voie dans la vallée de l’Huveaune est difficile, mais « *cela fait partie des études qu’il faudra poursuivre ultérieurement* ».

Philippe BARTHE (Association de sauvegarde de l’environnement de Cuges) souhaite connaître le positionnement du maire d’Aubagne sur le scénario qui passe par Cuges les Pins. Il milite, lui aussi, pour un scénario passant par Aix, plus rapide et moins coûteux que le scénario passant par

Marseille, et interpelle le représentant de la CUMPM : « *La solution du passage par Marseille ne met-elle pas en péril définitivement, parce que cela coûtera trop cher, un projet de LGV sur les Alpes-Maritimes?* »

Daniel FONTAINE réitère son opposition à tout projet qui détruirait un territoire où l'homme habite, vit et travaille, que ce territoire soit situé dans la vallée de l'Huveaune, la plaine de Gémenos, la plaine de Cuges ou le pays d'Aix.

Claude VALLETTE (Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) défend le scénario qui passe par Marseille, pour des raisons économiques, mais également écologiques. Quant au coût, il assure qu'il n'est pas plus élevé que celui des autres scénarios.

Philippe BARTHE fait observer que Marseille sera reliée par la grande vitesse à Barcelone dans 5 ans, quand la ligne nouvelle Barcelone-Perpignan sera mise en service.

Intervention de Bernard DEFLESSELLES (député des Bouches-du-Rhône, conseiller régional)

Bernard DEFLESSELLES pense que la région PACA a besoin d'une LGV, pour se raccrocher au centre de gravité de l'Europe et s'inscrire dans l'arc méditerranéen. S'agissant du tracé, il est opposé au scénario passant par Marseille car il présente à ses yeux de nombreux inconvénients : il est le plus lent, le plus coûteux et le plus destructeur pour l'environnement. Il milite donc pour les scénarios Nord Arbois et Sud Arbois.

Alain TRUPHEMUS (RFF) fait observer que le scénario par Marseille est effectivement le plus lent pour les TGV Nice-Paris, mais pas pour les TGV à destination de la province. Quant au coût, il précise que les trois scénarios approfondis se tiennent à 500 millions près (Sud Arbois : 5,15 milliards d'euros, Nord Arbois, 5,35 milliards d'euros, Nord Marseille - Nord Toulon : 5,55 milliards d'euros (dont 1,1 milliard d'euros pour la traversée de Marseille). Enfin, il explique que les études menées pour le débat public ne permettent pas de comparer les différents scénarios sur le plan de l'environnement et que, pour faire ces comparaisons, il faudra réaliser d'autres études.

Richard MIRON (conseiller général des Bouches-du-Rhône) rappelle que le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la communauté d'agglomération du pays d'Aix, la communauté urbaine de Marseille et Toulon Provence Métropole ont voté le principe, certes avec un certain nombre d'exigences, notamment en matière d'aménagements, d'une voie LGV passant par Marseille. Par ailleurs, il sollicite des précisions sur l'impact de la LGV sur la desserte TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que la LGV PACA, en libérant des sillons sur la ligne classique, permettra de développer l'offre TER et d'offrir, à l'horizon 2020, un train toutes les 15 minutes dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune et un train toutes les 7 min 30 entre Marseille et Aubagne.

Patrick LAFFRAT (Gémenos) se demande s'il n'existe pas d'autres solutions pour accroître la capacité ferroviaire que de passer par le concept de vitesse.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) livre l'expérience de la SNCF : « *A chaque fois que la SNCF propose une amélioration nette du temps de parcours par le fer, beaucoup de gens abandonnent l'avion ou la voiture pour le train.* »

Alban de MAISONNEUVE (Gémenos) dénonce les dysfonctionnements de la liaison Marseille-Aubagne pour cause de grève : il suggère à la SNCF de mettre en place une navette automatique.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) explique que, dans la région, la régularité des TER est médiocre parce que la ligne classique est encombrée. Si la ligne classique est dédiée aux TER, comme le prévoit le projet de LGV PACA, la qualité de service sera nettement meilleure.

Intervention de Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

La CUMPM privilégie le scénario passant par Marseille Blancarde pour plusieurs raisons. Les études qu'elle a réalisées aboutissent à une estimation du coût à 5,3 milliards d'euros et du trajet Nice-Paris en 3 h 45. Ce scénario offre un important gain de capacité pour l'exploitation des TGV et TER, s'inscrit dans l'aménagement du territoire régional, utilise les couloirs et les gares existants, dessert le plus possible les villes en leur centre, permet une interconnexion avec l'aéroport de Marignane. En outre, il est en accord avec les principes du développement durable : en assurant une desserte au plus près des populations et pour le plus grand nombre ; en étant plus économe en matière de consommation de l'espace ; en proposant un tracé globalement moins agressif pour l'agriculture et les espaces périurbains...

Muriel BARBERIS (Gémenos) aimerait savoir où va passer la LGV exactement.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que le tracé n'est pas encore choisi.

Intervention de René CHAIX, président de l'association Vivre à Gémenos

L'association Vivre à Gémenos n'est pas favorable au scénario sud passant par Marseille-Blancarde et Aubagne-Gémenos, mais demande, au cas où le tracé sud serait retenu, qu'un passage en souterrain depuis La Penne / Aubagne se poursuive en tunnel jusque sur les hauteurs du massif du Douard en direction du plateau du Castellet évitant ainsi les nuisances sonores pour La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges (tracé Ferrier de 1992).

Bernard GYSSELS (RFF) confirme que l'un des scénarios présentés par RFF est assez voisin de celui de Jean-Paul Ferrier.

Christine ARNEODO (Gémenos) souhaite que RFF réalise une étude chiffrée du tracé Ferrier.

Cette demande est prise en compte par RFF.

Claude VALLETTE indique que la CUMPM n'est pas opposée à l'étude du tracé Ferrier.

En réponse à une participante, qui est très sceptique sur l'utilité du débat public, Philippe MARZOLF, en tant que vice-président de la CNDP, assure que les projets qui passent en débat public sont soit abandonnés soit améliorés.

Max WOLFEL (Aubagne) souhaite savoir quand le tracé définitif sera décidé.

Bernard GYSSELS insiste sur le fait qu'un tracé s'élabore en concertation avec les mairies et les associations sur une période de plusieurs années. Ainsi, huit années de concertation ont été nécessaires pour élaborer le tracé du TGV Méd. Le débat public, rappelle-t-il, se situe au tout début du processus de concertation. A l'issue du débat public, RFF fera part de sa décision, en tenant compte de ce qui s'est dit pendant le débat. Puis, il démarrera des études préliminaires (choix d'un fuseau de 1 000 mètres) et ensuite des études d'avant-projet sommaire (tracés dans un fuseau de 500 mètres). Au moment de l'enquête publique, le tracé est très précis et il est trop tard pour demander des modifications.

Intervention de Gilles AICARDI, maire de Cuges-les-Pins

Gilles AICARDI indique que, s'il partage l'avis émis par le sénateur maire de Marseille sur la nécessité que la LGV soit relativement proche des concentrations de population de notre région, il arrive à une conclusion différente. Tout le monde s'accorde à dire que l'enjeu pour Marseille et pour le département, pour être compétitif ou pour coopérer face ou avec Barcelone et Gênes, il faut faire évoluer la métropolisation de l'aire marseillaise, et rapidement combler notre retard. Cela ne signifie pas forcément unicité de structure. Or, à l'horizon 2020, la gare de l'Arbois sera au cœur de l'aire métropolitaine, et il faudra que cette gare soit irriguée par des TER ou autre mode de desserte, à partir de Marseille, mais aussi des autres villes moyennes de l'aire métropolitaine. La gare Aix TGV a été positionnée et dimensionnée pour être le nœud des TGV Nord-Sud et Est-Ouest, pour le futur arc méditerranéen. Une nouvelle gare à Marseille ne s'impose donc pas.

Monsieur AICARDI propose que les élus du pays d'Aubagne soient reçus par monsieur Jean-Claude GAUDIN pour discuter sereinement de cette problématique.

Claude VALLETTE objecte que le « *nombriisme marseillais* » n'existe pas. Il pense que le passage par Marseille est plus utile, mais que l'Arbois sera de toute façon une gare très importante du dispositif, qui est destinée à se développer.

Intervention de Bernard DESTROST, porte-parole de l'association de sauvegarde de l'environnement cugeois

L'association de sauvegarde de l'environnement cugeois propose un itinéraire Nord Aix - Nord Ste Victoire qui se raccorde ensuite à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l'A8. Cet itinéraire aurait l'avantage d'éviter les grands sites naturels, les bassins agricoles et viticoles des AOC et les régions à forte densité de population. La création d'une gare au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d'assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s'inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2^{ème} gare située à l'est du département du Var permettrait d'irriguer une grande partie de cette région. Cet itinéraire présente un temps de parcours parmi les plus compétitifs et un coût attractif (moins de 4,5 milliards

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

Bernard GYSSELS fait remarquer que le scénario qui passe au nord d'Aix figure dans les hypothèses étudiées par RFF. Il note que la nouveauté dans le scénario proposé est la gare à l'intersection du réseau ferré Val Durance.

Claude VALLETTE (CUMPM) rappelle que le scénario Nord Aix a provoqué l'abandon du projet de LGV PACA il y a dix ans.

En conclusion, Daniel FONTAINE (maire d'Aubagne) réitère son attachement au respect du cadre de vie : « *Je ne vois pas pourquoi le déplacement de l'homme serait favorisé au détriment du cadre de vie de l'homme.* »