

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité au Beausset le 10 mai 2005</p>
--

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes	2
Philippe MARZOLF Président de la CPDP	
Présentation du projet par RFF	5
RFF et la SNCF	
Prise en compte du contexte environnemental dans votre région	9
Isabelle RAULT Cabinet Hanrot&Rault	
Questions du public et interpellateurs	11
<i>Interpellateurs :</i>	
Gabriel JOURDAN, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise	
Jean-Marc MAURIC, Association de l'environnement du sud de la Sainte-Baume	
Elise BELTRAME, Groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement	
Jacques MATTEODO, ingénieur DGA à la retraite	
Marius ARMAND, président de l'association Signes Protection Environnement	

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bienvenue à cette réunion de proximité dans le cadre du débat public sur le projet de LGV PACA. Je me présente : je suis Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) qui anime ce débat. Je suis accompagné d'Alain Orhel, membre de la Commission. Au milieu, vous avez le maître d'ouvrage et, sur le côté de la tribune, les interpellateurs.

Je vais vous présenter le programme de la soirée. D'abord, je vais vous exposer les règles du débat public et ensuite, je ferai un bilan après un mois et demi de débat. Puis, RFF et la SNCF vont présenter leur projet de LGV dans la région PACA. Ensuite, nous aurons une présentation d'Isabelle Rault sur la prise en compte du contexte environnemental dans votre région, avec un zoom sur votre territoire. Puis, nous aurons des interpellateurs. Entre chaque interpellateur, nous intercalerons des questions de la salle. C'est la raison pour laquelle vous avez sur vos chaises des formulaires de question, qui sont à remplir par écrit, pour pouvoir recevoir une réponse par écrit. Par contre, nous avons à chaque fois plus de questions plus que de possibilités de passage à l'oral. Les personnes poseront leur question à l'oral après tirage au sort de leur numéro de question.

Je vous propose de commencer par la présentation du débat public. Le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante de l'Etat, du maître d'ouvrage et de tous les acteurs. Elle a été créée par la loi dite de démocratie de proximité de février 2002. Je suis vice-président de la CNDP. La CNDP est chargée de veiller au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'intérêt national. Les enquêtes publiques se passent quelques années avant le début des travaux. Très souvent, ces enquêtes sont critiquées parce que le projet est quasiment bouclé et l'on ne laisse plus au public que le choix de la couleur des murs. Le débat public est très en amont. Un projet d'infrastructure de l'envergure de la LGV PACA nécessite entre 15 et 20 ans d'études avant d'être réalisé. Le débat public arrive deux ou trois ans après le début des études. Nous sommes là pour débattre de l'opportunité d'une nouvelle ligne ou pas et de ses principales caractéristiques. La CNDP est saisie sur des projets de LGV, d'autoroutes, de barrages, d'aéroports. Elle nomme une CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. Cette commission est composée de 4 membres et d'un président : moi-même. Nous sommes engagés tous les cinq à travers un code de déontologie et d'éthique : nous sommes là pour faciliter le débat et nous sommes indépendants des différents acteurs et surtout nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. A la fin du débat public, nous ferons un compte-rendu exhaustif de tout ce que vous, public, aurez dit sur le projet. Ce n'est pas nous qu'il faut convaincre, c'est le maître d'ouvrage qui aura à prendre une décision sur le sujet.

Les objectifs d'un débat public sont d'abord la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet. Nous ne pouvons que nous excuser auprès de vous, car le premier Journal du débat a rencontré des problèmes de diffusion parce que la Poste a été en grève pendant 3 semaines à Marseille. Nous essayons de remettre tout cela en ordre. Autre objectif du débat, la participation active et constructive. Ce soir, vous êtes plus de 300 personnes. Le débat public vise à éclairer la décision finale du maître d'ouvrage sur le projet.

Les principes qui nous guident sont la transparence (toutes les études, tous les avis, toutes les propositions sont mis à la disposition du public), l'équivalence (tous ceux qui sont concernés par le projet peuvent s'exprimer, qu'ils soient citoyens, partenaires ou élus) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée). Si vous êtes contre, il faut proposer des solutions alternatives pour répondre au problème des déplacements dans la région.

Les suites du débat public. Je vous rappelle que le débat public se termine le 21 juin. 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. Le maître d'ouvrage pourra abandonner le projet ou le modifier en fonction de ce qu'il a entendu. La plupart des projets qui passent en débat public sont soit abandonnés (l'extension du port de Nice) soit modifiés (le projet de ligne à très haute tension entre Boute et Carros).

Les documents d'information : la présentation du débat public (c'est le Journal du débat n°1), le dossier du maître d'ouvrage avec sa synthèse et les 22 études qui sont disponibles sur le site Internet ou sur cédérom, les cahiers d'acteurs. 14 ou 15 cahiers d'acteurs sont en cours de diffusion et une quinzaine d'autres seront édités d'ici à la fin du débat. Ces cahiers d'acteurs ont une importance fondamentale. Ils garantissent la symétrie d'information entre les documents du maître d'ouvrage et les documents des acteurs. Ils sont diffusés au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage et imprimés à 30 000 exemplaires. Enfin, le Journal du débat, j'en ai déjà parlé, a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires, dans les boîtes aux lettres, encartés dans journaux et tracts. Actuellement, nous en sommes au numéro 2.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice, où une personne peut vous recevoir et vous dire où trouver l'information.

Le site Internet est très consulté (285 connexions par jour).

Un système questions-réponses. 628 questions ont été posées par écrit. RFF a répondu à une partie d'entre elles et nous, la Commission, nous vérifions que les réponses sont bien complètes et nous les mettons sur le site Internet.

Un numéro vert, un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations ou poser une question. 6 600 personnes ont demandé des informations, dont la moitié vient du Var.

Nous avons monté également une opération spécifique avec les scolaires et les étudiants, qui seront les futurs utilisateurs du projet s'il se fait.

184 articles de presse ont été publiés depuis le 1^{er} janvier, ce qui est une bonne couverture médiatique.

Les moyens de participation. 4 269 personnes ont déjà participé aux réunions publiques. Nous en avons déjà fait 14. Nous avons fait trois réunions générales de lancement, puis des auditions publiques pour que chaque acteur puisse s'exprimer plus longuement et expliciter sa position et ses propositions. Nous avons fait huit réunions thématiques sur les principales questions que nous avons identifiées avec les acteurs : l'arc méditerranéen, le développement territorial, le développement des TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux (le paysage, le patrimoine, l'agriculture), les enjeux fonciers et d'urbanisme. Deux ateliers pédagogiques seront organisés sur le financement le 25 mai et sur les solutions alternatives qui auront été proposées.

Nous avons prévu 16 réunions de proximité : nous en sommes à la 6^{ème}. Enfin, nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice, où nous dirons ce que la Commission a retenu du débat et où les acteurs diront ce qu'ils ont retenu du projet.

En plus des études réalisées par RFF, des études complémentaires ont été réalisées en cours de débat : la CPDP a commandé une étude environnementale sur les 15 séquences paysagères. Une partie de cette étude vous sera présentée ce soir par Isabelle Rault. La communauté urbaine de Marseille a fait une étude pour un passage par Marseille et Toulon Provence Méditerranée a fait faire une étude par un cabinet extérieur pour trouver une solution de gare plus près du centre de Toulon.

Quel est 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 un projet d'infrastructure. Il serait plus logique que le projet d'aménagement régional précède le projet d'infrastructure et non l'inverse. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, activités agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares : combien de gares nouvelles ? quel projet urbain autour des gares ? quel accès ? quelle desserte ? quel gain de temps réel ? Les gens demandent des liaisons de centre-ville à centre-ville par des décrochements vers les gares urbaines existantes. La demande est forte pour une priorité donnée aux déplacements quotidiens, avec des TER 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. La question qui revient souvent est : quel est le coût réel pour le contribuable de la région ? Pour l'instant, RFF, à qui la question a été posée de nombreuses fois, ne connaît pas la réponse. La question du financement n'a pas vraiment été étudiée. Il est trop tôt dans l'avancement du projet. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/marchandises. Nous ne sommes pas arrivés à conclure sur le sujet.

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 s'expriment dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins entre autres.

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV pour préserver la qualité de vie, en limitant l'urbanisation et la pression foncière, très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, contestation forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre de Toulon), demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER. Heureusement, dans la région, la ligne Cannes-Grasse a été rouverte dans le courant du débat.

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.

Avez-vous des questions sur le débat public ?

Elisabeth NOVO (Cuers)

Monsieur Marzolf, pouvez-vous préciser le calendrier après le 21 juin, date de clôture du débat public ? Comment procèderons-nous pour être informés de l'avancement du projet ?.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Comme je vous l'ai dit, la CNDP est chargée de veiller à la participation du public tout au long du projet et à ce titre, elle demandera à RFF de tenir régulièrement les acteurs informés de l'avancement du projet. L'année dernière, j'ai organisé en région parisienne un débat public sur un projet entre gare de l'Est et Roissy. Il est sorti une solution alternative du débat public. Le maître d'ouvrage a décidé de l'étudier techniquement. Au bout de neuf mois, ils ont organisé une réunion publique pour présenter le résultat de leurs études aux acteurs et leur dire que ce projet était devenu leur projet. Je vous propose de laisser la parole à RFF pour 20 minutes. J'ai moi-même parlé 20 minutes. Nous sommes toujours assez stricts sur les temps de parole parce que nous voulons que chacun puisse s'exprimer.

Présentation du projet par RFF

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. Réseau Ferré de France est l'entreprise publique qui est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, autrement dit des quelque 30 000 kms de voies ferrées sur lesquelles circulent les trains. Nous entretenons ce réseau, nous le modernisons et nous l'agrandissons par de nouvelles lignes. C'est à ce titre que nous vous présentons le projet de LGV PACA. Ce projet a vu le jour avec le soutien du Conseil régional, des 3 Conseils généraux et des 3 agglomérations de Nice, Toulon et Marseille, sans oublier l'Etat et la SNCF. Mais tout reste ouvert. 15 années d'études et de concertation nous séparent d'une éventuelle mise en service. Rien n'est décidé aujourd'hui, d'où l'intérêt de ce débat.

Quel est le contexte de ce débat ? Le train dans votre région souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille et la saturation des voies ferrées ne permet plus le développement de l'offre TER alors que la congestion routière s'aggrave. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas seulement à la nécessité d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et Nice. C'est cette double ambition, de grande vitesse et de grande capacité, que je vais vous présenter maintenant.

L'enjeu de la grande vitesse, c'est de répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Pour les Toulonnais, si Paris est encore à 3 h 50, il ne faut plus que 2 h 30 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, c'est-à-dire en Dracénie, autour du golfe de St Tropez et à Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à 60 kilomètres/heure. On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera

tous les grands axes. La LGV PACA peut donc contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV PACA, c'est d'offrir la grande capacité ferroviaire, c'est-à-dire plus de TER pour les déplacements quotidiens. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER omnibus et semi-directs ainsi que les trains de fret. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part et à leurs vitesses différentes d'autre part.

Dans les années qui viennent, le Conseil régional va mettre en service des TER toutes les 7 à 15 minutes au départ des gares des agglomérations, c'est-à-dire une desserte de type RER comme en région parisienne. Deux lignes, l'existante et la nouvelle, permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Comment réaliser la LGV PACA ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles : les scénarios à un axe, les scénarios à deux axes et les scénarios à trois axes.

- Les scénarios à un axe desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.
- Les scénarios à deux axes desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre 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.
- Les scénarios à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur 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.

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 qui suivent l'itinéraire du centre Var et qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir. Dans tous ces 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, de façon à proposer une alternative à la voiture. 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.

Sur cette carte, figurent les différents projets de LGV que conduit RFF. Si le coût d'une LGV est compris entre 10 et 15 millions d'euros/kilomètre en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros/kilomètre en souterrain. Les coûts des sections en tunnel varient en effet beaucoup selon la géologie, selon la longueur et selon qu'il s'agit d'un tube unique avec deux voies ou d'un tube avec une voie ferrée à l'intérieur. Les difficultés de relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des

coûts observés pour la plupart des projets en France. Si la moyenne est de 15 millions d'euros/kilomètre, le coût pour la ligne LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros/kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires : selon les scénarios, ce sont entre 47 et 89 kilomètres de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France.

Selon les variantes étudiées, le projet coûterait à ce stade entre 4,9 et 7,5 milliards d'euros et, entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les trois scénarios approfondis. Dans un contexte de rareté des fonds publics, nous devons rechercher à définir un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût.

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Je vais vous présenter ce que la SNCF en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet de RFF. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses.

- Nous cherchons à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de population.
- Nous proposons une alternative à l'avion et à la route tout en préservant l'atout propre au TGV qui est de desservir les centres-villes.

Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV qui allie rapidité et proximité. Différentes missions pourraient être envisagées :

- 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 provenant de la région Ile-de-France desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de province (ou TGV province-province ou TGV de jonction). Ces TGV s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle parce qu'il faut les faire rouler le plus vite possible. Nous envisageons également des TGV sur l'arc méditerranéen, qui relieraient l'Espagne et l'Italie, en empruntant la ligne nouvelle et en s'arrêtant dans les gares de la ligne nouvelle uniquement.

Le projet fait gagner 1 h 30 sur les trajets entre l'Ile-de-France et la Côte d'Azur et environ 45 minutes sur les trajets vers l'aire toulonnaise. Le meilleur temps de parcours Paris-Toulon est actuellement de 3 h 50 avec un arrêt à Marseille ou à Aix. Dans le cadre du projet, le temps de parcours Paris-Toulon Nord serait de 3 heures 05 et de nombreuses fréquences seraient sans arrêt intermédiaire. Les gains de temps permis par le projet sont importants. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour la région PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyages par an. A Toulon, le trafic TGV est actuellement de 1,5 million de voyageurs par an ; il pourrait atteindre 2,8 millions de voyageurs par an. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences TGV proposées.

Pour Toulon, la desserte TGV offre aujourd'hui 14 fréquences quotidiennes aller et retour, dont 7 pour Paris et 7 pour la province ou l'Europe. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles programmés dans les autres régions conjugués au projet LGV PACA permettraient d'aller jusqu'à

36 fréquences, dont 14 pour Paris et 22 pour la province ou l'Europe. Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux : environ 20 TGV par jour entre Toulon et Nice et 20 TGV par jour entre Toulon et Marseille. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire.

La desserte que je viens de vous montrer s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Pour ce qui est des gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au nord de Toulon, située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, soit aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération de Toulon, Hyères et son secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, dite Est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Pour ces 3 gares, nos études montrent qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité au TGV. Pour Nord Toulon, nos études montrent que cette gare située en périphérie de Toulon devra être utilisée en complémentarité avec la gare actuelle de Toulon Centre. Nous avons aussi analysé la pertinence de deux autres gares : Nice St Augustin, face à l'aéroport de Nice, et Marseille Blancarde, dans le cadre du scénario de passage par le Nord de Marseille. Enfin, notre souhait général est de continuer à desservir les gares de centre-ville. Nous aurions ainsi 5 gares TGV dans le Var, dont deux pour servir l'agglomération de Toulon.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

La grande vitesse, c'est des TGV sur la ligne nouvelle comme la SNCF vient de le montrer, mais c'est également la possibilité de mettre en place un nouveau service : des trains intercity à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains, qui pourraient circuler alternativement sur la LGV et sur la voie classique puisque les réseaux seront interconnectés en plusieurs points, cumuleraient les avantages de la desserte fine des territoires et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient diminués d'une heure en train. Cette nouvelle offre a été mise en service dans le Nord-Pas-de-Calais avec un grand succès.

La grande capacité, c'est sur la ligne existante 3 fois plus de TER grâce au transfert des TGV, des trains Grandes Lignes, de la ligne classique à la ligne nouvelle. 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. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale.

La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut rendre le train nettement plus attractif, tant pour les trajets de longue distance que pour les déplacements quotidiens. Elle peut rendre à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

Comparons la situation actuelle et la situation future à l'horizon du projet. Aujourd'hui, l'offre est peu attractive dans le Var, correcte entre Toulon et Marseille avec 24 trains/jour, faible vers Hyères (6 trains/jour) et vers les Arcs (5 trains/jour). L'offre est faible, limitée aux heures de pointe et surtout sans continuité de service. Avec la LGV PACA en 2020, on pourra mettre en service des trains cadencés, rythmés toute la journée, toutes les 15 minutes vers Marseille, toutes les 15 minutes vers Hyères en heures de pointe et toutes les 30 minutes vers les Arcs et vers Cannes. On aura donc un vrai service de type RER.

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 (plus d'une personne sur cinq empruntera le TGV entre Paris et Nice), environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER (une personne sur dix prendra le TER pour rejoindre Antibes et Nice, une personne sur deux entre Monaco et Nice) et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. Entre Marseille, Cannes, Antibes, les parts de marché du train passeraient de 24 % à 49 %. C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture.

Rappelons simplement que le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la voiture et qu'un 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 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. Le développement des déplacements en train est donc bon pour la sécurité et la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète et à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Prise en compte du contexte environnemental **dans votre région**

Isabelle RAULT
Cabinet Hanrot&Rault

Nous allons vous présenter un extrait de l'étude que nous avons réalisée sur la synthèse des enjeux en termes de territoires, de paysages et d'environnement de la LGV PACA. Cette étude a été réalisée à partir des documents fournis par RFF, de rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération et de visites de terrain. Elle porte sur les 3 scénarios approfondis. Celui qui nous intéresse aujourd'hui est le scénario Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice. Dans une première partie, nous présenterons une synthèse des enjeux ; puis, nous ferons un zoom sur les séquences et les précautions qu'il conviendra de prendre.

A l'échelle de l'Europe, notre région est identifiée pour la qualité de son cadre de vie et de ses territoires. Cette qualité résulte de l'équilibre entre les territoires construits, cultivés et naturels. On distingue trois types d'unités territoriales.

Les unités urbaines sont caractérisées par la densité du bâti et sont constituées autour d'espaces publics et d'équipements.

Les unités agricoles ont des dimensions variables. Deux petites unités agricoles ont été répertoriées à côté du Beausset : Cuges et Signes.

Les unités naturelles sont caractérisées par des grands espaces intègres en termes géographiques, écologiques et paysagers et en termes de patrimoine.

Ces trois types d'unités font l'identité de la région. Elles sont menacées par l'expansion de l'entre-deux périurbain. Cet entre-deux est constitué de caractéristiques de chaque unité et de constructions comme les infrastructures qui désagrègent la qualité territoriale. Cette pression urbaine colonise les unités agricoles et naturelles. L'exemple de Toulon est significatif à cet égard.

Les unités naturelles sont protégées par des protections réglementaires nationales. Elles sont nombreuses dans la région, ce qui témoigne de la richesse de l'espace naturel. En revanche, sur les unités agricoles, il n'y a pas de réglementation, bien qu'elles soient identifiées par la DIREN comme des paysages remarquables. Elles sont simplement un peu protégées par des chartes agricoles.

Les collectivités territoriales ont conscience de cette pression et profitent de la mise en œuvre des nouveaux outils d'urbanisme (SCOT, PLU) pour circonscrire l'urbanisation, protéger les espaces naturels et les unités agricoles.

Comment, dans ce contexte, le TGV apparaît ? Il sera soit un élément déstructurant qui renforcera la pression urbaine et la désintégration des unités fragiles soit un élément structurant qui saura s'adapter aux contingences territoriales et qui pérennisera les équilibres en prenant des précautions.

Vous allez voir ces précautions au travers d'un zoom sur deux séquences : la vallée du Gapeau et les bassins de Sud-Ste Baume.

Sur le massif de la Ste Baume, il y a deux entités de petite taille, le bassin de Cuges et celui de Signes, qui sont organisées autour de la production agricole. Les routes et l'urbanisation se sont développées sur le piémont des collines. Les villages sont sur l'adret. Ces petites entités font partie d'une unité plus grande, celle de la Ste Baume. Cette unité est définie par ses caractéristiques géographiques et paysagères. C'est une grande unité. Pour spatialiser les enjeux, nous avons « mappé » une carte IGN sur un modèle 3D : en bleu l'agriculture, en marron l'urbanisation, en vert les zones naturelles, en rouge la limite de l'unité. Le couloir de 7 kms de la LGV de la LGV traverse cette entité.

Comment traverser des unités ? Si on contourne les unités, on les laisse intègres. Par contre, si on passe en tracé direct, comme le TGV Méditerranée sur le plateau de l'Arbois, on fractionne l'unité naturelle : c'est une ouverture à l'urbanisation.

On a des dispositifs particuliers à appliquer : le principe de mise en œuvre traditionnelle d'équilibre remblais/déblais est souvent utilisé par souci d'économie. Ce principe produit un fractionnement aussi bien sur les crêtes des collines que dans les vallées. Par contre, si on passe en ouvrage, le système est plus coûteux, mais assure la transparence des usages et des vues.

Comment protéger les habitations ? Les villages sont, en général, implantés sur l'adret pour profiter de l'ensoleillement maximum. Si la LGV passe sur l'ubac, les habitations sont protégées naturellement par le relief. Si la LGV passe sur l'adret, il faut faire un déblai pour protéger les habitations.

En synthèse, sur cette séquence, on a différents projets, différents contours en termes d'espaces naturels, d'inondations, d'habitations. Les enjeux seront de contourner cette unité le plus au sud possible du massif de la Ste Baume, d'adapter le tracé à la topographie et de mettre en œuvre des protections vis-à-vis des espaces agricoles et naturels.

La vallée du Gapeau est une vallée assez étroite avec une partie naturelle au nord et une partie plus urbanisée au sud. Elle est située entre le sillon permien et le plateau de l'Issole.

Des contraintes écologiques et paysagères avec le site classé de la Ste Baume et Les Maures. Le Gapeau est une rivière qui déborde. Des sites et des monuments classés. Le couloir traverse ce secteur transversalement avec des enjeux topographiques importants. On retrouve les précautions sur le contournement des unités. Sur cette carte, on voit qu'il y a un enjeu fort autour de l'implantation de la gare TGV. En synthèse : protection des unités, adaptation topographique, protection des espaces habités.

Il y a trois types de gares sur les projets de scénarios : les gares de centre-ville, les gares sur les franges urbaines et les gares barycentres pour desservir au maximum les urbanisations éclatées. Plus on installe la gare hors de la ville, plus se pose un problème de développement urbain et de projet d'aménagement du territoire.

Jumelage d'infrastructures, contournement des unités pour éviter de fragmenter les unités et de renforcer la pression urbaine, adaptations particulières par rapport aux reliefs et par rapport aux habitations. On retrouve ces précautions sur l'ensemble des séquences que l'on a étudiées. Elles sont cohérentes avec les orientations d'aménagement des collectivités territoriales qui ont pour objectif de créer un développement durable et équilibré qui assure la pérennité des unités agricoles et naturelles. Dans ce contexte, ces précautions, bien qu'elles pénalisent les performances de temps de parcours et de coût, permettent d'éviter de détruire la qualité du cadre de vie d'une manière irréversible. Je vous remercie.

Questions du public et interpellateurs

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour cette présentation très instructive. Je vous propose de prendre les trois premières questions. 18 questions ont été posées. Nous allons tirer au sort la première : Nadyne Chevret.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var)

J'ai déjà posé ma question à Cuers, mais je vais l'amplifier un peu. Je vais poser ma question à RFF, mais également à la CPDP. J'aimerais que cette demande figure dans un journal. Aujourd'hui, l'opérateur SNCF a une convention avec le Conseil régional. Est-ce qu'à l'horizon 2020, c'est toujours la SNCF qui aura cette convention ? Est-ce que le Conseil régional sera encore l'autorité organisatrice des TER ? Est-ce que RFF s'engagera à louer à l'opérateur des TER en 2020 les sillons libérés sur la ligne classique par la LGV, si le projet est retenu ?

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

En 2020, l'opérateur SNCF ne sera pas le seul sur les rangs pour exploiter le TER. 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)

RFF tire sa ressource de la vente des sillons à des opérateurs qui font circuler des trains. La mission de RFF est de vendre ces 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 : la ligne existante Marseille-Vintimille, débarrassée de ces trafics, pourra accueillir nettement plus de TER. RFF cherchera donc à vendre des sillons sur cette ligne, en espérant que les conditions de circulation routière dans la région conduiront l'autorité organisatrice à développer encore le TER comme elle le fait depuis 1997.

Serge ROSSI (conseiller municipal du Beausset)

Première question, je souhaite savoir si les 20 tracés qui ont été étudiés par RFF ont tous la même actualité et la même validité, compte tenu des positionnements des uns et des autres depuis le lancement du débat public. Deuxième question, on a eu un petit exposé sur les précautions à prendre pour limiter l'impact de la LGV. Ces précautions impliquent des financements. Or le Conseil général n'a toujours pas indiqué dans quel développement territorial il situe les différents tracés de la LGV pour le département.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je réponds à la première question. La CNDP a demandé à RFF et à ses partenaires (la Région, les 3 départements et les 3 agglomérations) d'approfondir 3 scénarios préférentiels, mais les 20 scénarios sont mis au débat public.

Bernard GYSSELS (RFF)

Depuis le début du débat, on a entendu un certain nombre de remarques, de contributions, de propositions. Tous ces éléments sont analysés par RFF, de façon à pouvoir argumenter, au moment de rendre la décision, sur les raisons qui conduisent à retenir tel ou tel point.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il y avait une question sur le financement, et notamment sur ce que le Conseil général du Var a dit.

Bernard GYSSELS (RFF)

Sur le financement, pouvez-vous préciser votre question ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous pourriez peut-être présenter le schéma de financement d'une ligne LGV.

Bernard GYSSELS (RFF)

D'accord. Le TGV Méditerranée a été financé à 90 % par la SNCF et à 10 % par l'Etat. Aujourd'hui, aucun plan de financement n'est arrêté pour la LGV PACA, mais on peut prendre l'exemple du plan de financement du TGV Est : l'Etat apporte 39 %, l'Europe 10 %, le Luxembourg 4 %, la région et les départements 23 %, RFF 22 % et la SNCF 2 %. Voilà le schéma qui, vraisemblablement, s'appliquera au financement de la LGV PACA.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Du fait de la politique de financement antérieure, RFF a hérité de la SNCF d'une dette de 26 milliards d'euros. Ces projets d'infrastructure sont financés soit par les impôts nationaux soit par les impôts locaux.

Passons à la question 10 : Romane POINCELIN, Le Castellet. Désolé, mais vous êtes très nombreux ce soir et il n'y a pas suffisamment de chaises pour tout le monde. Romane POINCELIN est partie : elle recevra donc sa réponse par écrit. Passons à la question 12 : Guy CRISTOFOL, Le Beausset.

Guy CRISTOFOL (Le Beausset)

Pourquoi les tracés ne sont-ils pas plus précis ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Parce que nous sommes au stade du débat public. RFF, dans le cadre du comité d'orientation, a étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont des couloirs de passage de 7 kms de large. Nous en sommes au début du processus de concertation. Rien n'est décidé. A partir de la décision qui sera prise avant la fin de l'année sur les suites à donner, nous entrerons dans des phases d'études et de concertation permanente avec les mairies, les associations, les riverains. Après le débat public, si nous décidons de poursuivre, les études préliminaires permettront d'affiner le couloir de passage et d'arriver à un tracé. Le tracé précis n'apparaîtra qu'au moment de la déclaration d'utilité publique, dans 4 ou 5 ans suivant le processus d'évolution des études.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il est trop tôt pour parler de tracé. Il faut d'abord valider l'opportunité ou la non opportunité du projet de LGV PACA.

Je vous propose de donner la parole au premier interpellateur, Gabriel JOURDAN, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise. Ils ont fait une étude pour implanter la gare de Nord Toulon plus près de Toulon qu'à Cuers.

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

Notre préoccupation est partie d'une réflexion d'aménagement du territoire par rapport à la métropole toulonnaise, au département, à la région et à l'arc méditerranéen.

Le constat de base est le suivant : la métropole toulonnaise est mal desservie par la gare de Nord Toulon qui est éloignée de Toulon Centre de 30 à 40 minutes quand on inclut le temps de trajet en voiture ou en train et le temps de correspondance ou de stationnement.

Autre réflexion de départ, sur les dynamiques urbaines et territoriales en région PACA. Le Centre Var et l'Est Var sont soumis à des « pressions » liées à la périurbanisation de la métropole toulonnaise, de la métropole d'Aix-Marseille et de la métropole azurée. Le département a un objectif affiché de rééquilibrage sur deux pôles, l'Est Var et la métropole toulonnaise, pour limiter la pression périurbaine sur le moyen et le centre Var. La gare de Nord Toulon mettra le secteur de Cuers à 30-40 minutes de Marseille et à 50-55 minutes de Nice : elle risque de renforcer la dynamique d'étalement urbain sur le secteur du Centre var.

Toutes ces considérations nous ont conduits à étudier un tracé qui permet de rapprocher la gare de la métropole toulonnaise, en la localisant dans le secteur est de Toulon, aux alentours de l'interconnexion entre la ligne ferroviaire qui mène à Hyères et la voie ferrée qui mène aux Arcs, en interconnexion avec le système de transports collectifs de la métropole toulonnaise, en articulation avec les différents pôles de la métropole (Toulon, Hyères, pôle économique de Toulon Est, La Seyne) et reliée au tramway qu'il est possible de prolonger jusqu'à la gare de Toulon Est. Cette gare sera un véritable pôle d'échanges multimodal à l'échelle de la métropole toulonnaise et permettra une desserte plus optimale que la gare de Nord Toulon.

On infléchit le tracé initialement prévu par RFF vers le sud pour localiser cette gare dans le secteur de Toulon Est.

Nous avons eu recours à des consultants et à des ingénieurs spécialisés en tracés ferroviaires. Nous leur avons demandé d'étudier un tracé qui soit réalisable techniquement, qui n'augmente pas trop les coûts et qui prenne en compte les enjeux environnementaux et agricoles du territoire. Avec notre tracé alternatif, on limitera la pression périurbaine sur la plaine de Cuers, on évitera d'y localiser une gare TGV qui consomme jusqu'à 40 ha lorsqu'on inclut l'ensemble des surfaces de parking, on peut affiner le tracé par rapport au secteur actuellement agricole et à certains ensembles naturels à forte valeur patrimoniale. Nous sommes allés plus loin que le débat public pour démontrer la faisabilité de notre proposition alternative. Celle-ci induit un surcoût de 400 millions d'euros par rapport au scénario de base étudié par RFF Marseille-Cuers et pénalise de 3 minutes les temps de parcours des TGV Paris-Nice, mais elle a l'immense intérêt de permettre une véritable mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen, une desserte optimale de la métropole toulonnaise, et par là-même une fréquentation accrue des TGV, notamment pour les déplacements intra-régionaux, qui représenteront, d'après les estimations globales de trafic, 40 % de la fréquentation totale de la ligne. Là aussi, on aura un enjeu en termes de rentabilité commerciale du projet de LGV.

Nos propositions détaillées donneront lieu à un cahier d'acteur et à une contribution écrite qui sera remise d'ici 8 à 15 jours à la CPDP.

Philippe MARZOLF (CPDP)

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. Je vous propose de prendre trois autres questions.

Marylly BARTHE (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois)

Notre association a souhaité lors de la réunion publique à Aubagne qu'une réunion de proximité soit organisée dans les départements alpins qui font partie de la région PACA. Avez-vous une réponse à ce sujet ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous rencontrons 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, mais cela risque d'être Digne, la préfecture du département.

Nous la Commission, nous avons suivi l'aire d'étude que RFF avait prise et qui s'arrêtait au niveau de la Durance. RFF avait rencontré les acteurs et, à l'époque, les préfets du 04 et du 05 n'avaient pas eu l'air d'être très motivés par le débat public. Nous avons rectifié le tir. Cette semaine, il y a une mise en boîte aux lettres du Journal du débat à 100 000 personnes dans le 04.

Marylly BARTHE (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois)

Nous aimerions que vous englobiez aussi le 05.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous attendons que le 05 nous le demande.

Jean VINCENT (Le Beausset)

Le projet est très positif pour le futur, mais il amène des controverses car un point majeur n'est pas solutionné à ce jour : celui des gares. Quand on est passé des routes aux autoroutes, on a créé des échangeurs, on n'a pas de parking dans les échangeurs, on échange les voies entre elles. Comment ferez-vous pour passer rapidement du TGV au TER ? Au Beausset, nous n'avons pas de gare : pour prendre le TGV à Cuers, il faut une heure voire deux et il faut garer la voiture à Cuers. Il faudrait mettre sur pied dès aujourd'hui des échangeurs. Si vous ne pensez pas à ce problème-là, la Chine va probablement trouver des solutions d'échangeurs. Quand en 2020, vous aurez commencé à bâtir un splendide TGV, vous vous apercevrez qu'il ne correspondra pas aux besoins parce que vous n'aurez pas développé d'échangeurs. La gare d'aujourd'hui est statique, c'est un quai avec des piétons alignés, c'est odieux ! Il faudrait une gare dynamique, une gare cinétique, une gare dans laquelle les gens entrent directement dans le wagon départ, sans aucune perte de temps. A ce moment-là, on pourrait passer facilement du TGV au TER. Vous localiseriez peut-être la gare à un autre endroit. Aujourd'hui, vous essayez de mettre la gare à Cuers, mais c'est loin du Beausset et je ne vois pas quel intérêt j'aurais à voir passer le train ici.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je me suis laissé dire qu'il y avait autrefois un tramway qui venait de Toulon au Beausset. Les erreurs du passé, on a l'habitude de les refaire régulièrement.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Nous sommes bien conscients des problèmes d'accessibilité au TGV. Sur les 3 gares nouvelles de la LGV Méditerranée, 2 ne sont pas reliées au réseau TER : Aix TGV et Avignon TGV Il faut prendre la voiture pour aller dans ces deux gares. Par contre, à Valence, la gare a été conçue à l'intersection des lignes TER existantes. Il y a donc une alternative à la voiture pour aller jusqu'à la gare TGV. Je pense qu'en 2020, que la gare soit à Toulon centre, à Cuers ou à La Pauline, il vous sera très difficile de vous y rendre en voiture. Nous avons donc l'ambition de construire des gares nouvelles à l'intersection des lignes TER, pour pouvoir aller à la gare autrement qu'en voiture.

Au Beausset, il n'y a pas de TER : il faudra donc prendre sa voiture. Où que soit la gare TGV, le plus simple sera d'aller à la gare TER la plus proche et ensuite d'aller avec un TER cadencé au quart d'heure soit à Marseille St Charles soit à Toulon centre pour prendre son TGV.

Jean VINCENT

Je crains de ne pas avoir été compris. Je vous ai parlé d'échangeur, c'est-à-dire d'un endroit où il n'y aura pas les clients qui descendent et qui attendent le train suivant. Vous me répondez « gare », mot qui me fait penser à « garage ». Je ne vous parle pas de « garage », je parle d'échangeur. Je voudrais aller directement de Bandol à Bruxelles sans être obligé de changer de train à Cuers ou à La Pauline.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avez-vous des exemples de tels échangeurs dans d'autres pays ?

Jean VINCENT

Aujourd'hui, il n'y a pas d'exemple. Les camions continuent à embouteiller les autoroutes, parce qu'on n'a pas prévu les échangeurs, c'est-à-dire les possibilités de charger et de décharger et d'alimenter tous les petits réseaux à partir des grands réseaux. Si on prévoyait un échangeur, le problème serait solutionné. Si ce n'est pas la SNCF ou RFF qui le résout, les brevets viendront de l'étranger. A ce moment-là, il sera trop tard, parce qu'il faut 20 ans pour construire la ligne.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

L'ambition du projet est bien d'interconnecter le réseau TER et le réseau TGV, par des gares situées à l'intersection entre les deux réseaux. Dans certains cas, il faudra avoir une rupture de charge. Si le TGV s'arrête à Toulon Centre et que l'on va à Solliès-Pont, il faudra descendre du TGV à Toulon centre et prendre un TER pour Solliès-Pont. Il ne faut pas imaginer que le TGV va desservir toutes les gares TER de la région, sinon ce n'est plus un TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est un TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Il est bien prévu une interconnexion entre la ligne LGV et la ligne classique. Dans ce schéma, les TGV qui arrivent de Paris pourront continuer à desservir Toulon centre et Hyères en utilisant la ligne de la côte. Comme l'a indiqué la SNCF tout à l'heure, on pourra, dans ce schéma, réfléchir à un arrêt TGV intermédiaire entre Marseille et Toulon centre. De la même façon, on imagine une interconnexion entre les réseaux TGV et les réseaux TER pour que les TGV puissent quitter la ligne nouvelle dans les environs du Muy et continuer de desservir les gares de centre-ville existantes de Cannes, Antibes et St Raphaël. Si on imagine un service intercités entre Marseille et Nice, il y a deux types de mission : une 1^{ère} mission entre Marseille et Toulon qui utiliserait la ligne classique et qui aurait des arrêts pour assurer une desserte fine et qui ensuite filerait à grande vitesse entre Toulon et Nice ; une 2^{ème} mission qui serait rapide entre Marseille et Est Var en empruntant la LGV et qui ensuite s'arrêterait dans les gares du littoral entre St Raphaël et Nice.

Gabriel JOURDAN

Le TGV ne fonctionne pas seul et 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. Pour le Beausset, toute une articulation est à prévoir par rapport aux autocars qui rabattent les voyageurs sur des gares TER ou sur le tramway pour que le système de transport collectif permette d'amener les personnes de là où elles vivent jusqu'aux pôles d'emploi des métropoles et jusqu'à la gare TGV.

Bernard DESTROST (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois)

Je m'adresse à RFF. Je voudrais savoir si un coût démesuré du projet n'hypothèquerait pas le tracé. Je m'adresse maintenant aux élus présents dans la salle. Sont-ils prêts à voter, le moment voulu, une augmentation significative des impôts locaux pour financer la LGV PACA ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je rappelle qu'un atelier sur le financement est programmé le 25 mai.

Bernard GYSSELS (RFF)

Je 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. Plus le projet sera cher, plus il aura de difficultés à se réaliser. Par conséquent, le coût final est important.

Bernard DESTROST

Vous confirmez que, si le coût est très élevé, on s'en tiendra aux déclarations de Monsieur Frémont, le préfet de région, on ne verra pas naître ce projet. Je crois que les élus qui pensent à un passage par Marseille et par Toulon ont tout intérêt à revoir leur copie, parce que ce sera l'un des tracés les plus chers, car la ligne passe en tunnel et en viaduc un peu partout.

Bernard GYSSELS (RFF)

Il faut arriver à un projet partagé et à un coût raisonnable si l'on veut que cela se fasse.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous avez ici la carte des projets LGV qui ont été décidés au CIADT (comité interministériel d'aménagement du territoire) de décembre 2003. Vous voyez que d'autres projets arrivent derrière. Un projet se décide par rapport à une volonté. Le débat public essaye de voir s'il est acceptable socialement. Après, il faut qu'il y ait une volonté politique locale et nationale pour que le projet se réalise.

Bernard DESTROST

J'aurais aimé qu'il y ait beaucoup plus d'élus et qu'avant les élections, les élus se déterminent. Sont-ils prêts à faire payer à la collectivité des projets pharaoniques ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Y a-t-il des élus dans la salle ?

Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules)

Je veux bien essayer. Madame le député, madame le maire, chers collègues, il y a de nombreux élus ici. Je suis maire d'Ollioules et je suis également président du syndicat mixte qui est chargé d'élaborer le SCOT de notre territoire, qui part du Lavandou et qui s'arrête à St Cyr.

Il est un peu tôt pour parler de coût. En outre, ne répondre que sur le coût, c'est faire abstraction de tout le reste. Or je ne pense pas que, dans le cadre du débat, on puisse déjà aborder la question de cette manière. Permettez-moi d'aborder un certain nombre de points.

D'abord, faut-il une LGV dans notre territoire ? C'est la question que l'on pose et à laquelle, nous élus, devons répondre en pensant à 2020. Nous devons prendre cette responsabilité aujourd'hui pour un service en 2020. Si nous tergiversons, c'est ailleurs que cela se fera et toute la région ne sera pas desservie par le TGV. Cela veut dire que nous prendrons la responsabilité de fragiliser notre territoire qui compte 500 000 habitants et 170 000 emplois.

[Protestations dans la salle]

C'est votre point de vue. Nous avons réfléchi de cette manière, mais tous les points de vue se valent. En termes d'équipement, le potentiel de clientèle doit être pris en compte. Ce n'est pas un équipement amortissable sur cinq ans, c'est un équipement amortissable sur des décennies voire un siècle. Il ne faut plus raisonner uniquement sur les trajets Paris-région PACA, mais également sur les trajets internationaux et l'intercité.

Je suis arrivé en retard, parce que j'ai mis plus d'une heure pour venir de Solliès-Pont. En 2020, pour aller de Toulon ou de Marseille à Nice, il faudra 3 heures par la route. Nous allons encombrer, nous allons polluer, nous allons prendre des risques, etc. Il faut donc penser aux transports de demain. Monsieur Vincent évoquait tout à l'heure quelque chose d'un peu futuriste. Ce serait une solution extraordinaire, mais aujourd'hui elle n'existe pas. Aujourd'hui, il faut voir si, oui ou non, les élus, le public, les agents économiques veulent une ligne dans la région PACA et quel type de ligne.

Pouvez-vous afficher la carte où figurent tous les scénarios ? Les scénarios en vert arrivent tous sur Nord Toulon, entre Cuers et Carnoules. Ce n'est pas neutre. Une gare entre Cuers et Carnoules aura des incidences énormes. C'est donc une question d'aménagement du territoire. Si nous souhaitons faire une nouvelle ville à cet endroit, c'est là qu'il faut construire la gare. Il faut en être conscient. C'est seulement le scénario qui passe par Marseille qui laisse ouvert le choix de l'implantation de la gare : Toulon Centre (proposition de la FNAUT), Toulon Nord ou Toulon Est. C'est pour cette raison que le SCOT souhaite ce type de tracé qui dans le futur va permettre le choix de l'implantation de la gare.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose d'écouter Jean-Marc MAURIC, le représentant de l'association de protection l'environnement du sud de la Ste-Baume.

Jean-Marc MAURIC, Association de l'association de protection de l'environnement du sud de la Ste-Baume

Je n'interviens pas ce soir au titre de la Confédération paysanne (je suis déjà intervenu deux fois à ce titre), mais au titre des associations locales et intercommunales. J'interviens au nom du collectif qui regroupe 25 associations. Je reviens sur la présentation de RFF.

Il n'y a pas eu d'étude d'impact : ce n'était pas possible sur des couloirs de passage. Pour faire des études d'impact, il faut des tracés plus précis.

On nous dit que la pollution de l'air va diminuer. Je n'en suis pas du tout persuadé car il y aura plus de touristes et donc plus de voitures. Une experte indépendante qui est intervenue à Mouans-Sartoux était aussi tout à fait sceptique là-dessus.

On nous dit que la LGV va régler le problème du fret. On n'en est pas persuadé non plus. Dans la vallée du Rhône, il y a la LGV et la ligne classique PLM, mais sur l'autoroute entre Lyon et Avignon, il y a deux files de camions. Pourquoi les camions ne prennent-ils pas le train ? Parce que la SNCF a deux filiales dans le transport routier.

On nous parle de l'arc latin, mais c'est un mythe.

Les risques géotechniques ont été soulevés à Mouans-Sartoux.

La LGV a un effet destructeur. La LGV a des contraintes techniques et des contraintes financières. Je ne reviens pas sur les contraintes financières. Les contraintes techniques, c'est la rectitude de la ligne et le degré de la pente, qui ne doit pas dépasser 3,5 %. C'est pour cela que l'on va utiliser massivement les terrains de plaine. Tout le monde connaît le relief du Var. C'est compliqué.

La LGV aura des effets directs et indirects.

Sur l'agriculture, je ne reviens pas dessus. La LGV va couper des propriétés en deux, va toucher des vignobles et des coopératives, etc.

Sur l'environnement, la LGV va traverser des zones Natura 2000 (en particulier, la plaine des Maures qui est touchée par tous les tracés).

Les touristes ne viendront plus, puisque les paysages seront détruits par la LGV.

L'hydrogéologie est assez compliquée. Faire passer une LGV en tunnel (2 tubes de 50 m2) va causer de gros dégâts. Il sera difficile de réparer ces dégâts au niveau des circulations d'eau souterraine.

Les nuisances sonores seront insupportables pour les riverains au Beausset, à Signes, etc.

La LGV aura des effets négatifs induits : la spéculation foncière et la spéculation immobilière. Depuis l'arrivée du TGV à Marseille en 2001, des fonds de pension américains ont racheté l'avenue de la République, ont fait des travaux, ont coupé en deux les grands appartements bourgeois du XIX^{ème} siècle et les louent à prix d'or à des bobos parisiens qui viennent trois jours par semaine prendre le soleil. Finalement, les personnes qui travaillent à Marseille ne peuvent plus se loger. Si on construit de nouvelles gares dans le Var, le même phénomène va se développer autour de ces gares. C'est aussi ce qui s'est passé sur l'île de Ré. Depuis que le pont a été construit, les prix ont tellement grimpé que ceux qui habitaient l'île de Ré ont été obligés de partir.

Il faut financer la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, la 3^{ème} voie Antibes-Nice, les TER, les réserves foncières pour le logements sociaux, desservir Iter, améliorer Marseille-Aix...

La gare de Cuers, personne n'en veut. Les solutions alternatives existent. Il faut les prendre en compte.

Bernard GYSSELS (RFF)

Vous avez parlé du trafic marchandises. 184 millions de tonnes de marchandises ont traversé la région en 2001. Une grande partie de ces flux sont des flux internes de courte distance. Bien sûr, la route est le mode de transport dominant, notamment sur les flux internes, avec 98 % de part de marché. La faible part de marché du rail s'explique par la nature des produits reçus et émis par le Var et les Alpes-Maritimes – ce sont essentiellement des produits de consommation, marché sur lequel la route est toujours plus performante que le rail –, par d'importants trafics routiers entre l'Espagne et l'Italie par absence de compatibilité ferroviaire entre les systèmes espagnols et des autres pays européens, par la concurrence du cabotage maritime le long de l'arc méditerranéen, qui assure l'essentiel du transport de vrac, marché privilégié du fer.

En 2001, les échanges internationaux ont représenté environ 32 millions de tonnes au droit de la frontière franco-italienne. La moitié est transportée par voie maritime, l'autre moitié est assurée par le mode terrestre : 14 millions de tonnes par la route et 2,5 millions de tonnes par le fer dont 0,9 à Vintimille. Au total, la part de marché du fer est de 8 %. Le fret ferroviaire passe, pour environ 60 %, par Modane. Pourquoi ? Parce que l'itinéraire par Modane est plus court pour les destinations au nord de l'Italie, parce que le passage par Modane correspond à une logique de massification des flux, parce que nombre de tronçons de la ligne Vintimille-Gênes sont encore à voie unique et parce que la longueur des convois est limitée entre Vintimille et Gênes. A Vintimille, on dénombre 3 400 poids lourds par jour.

Le projet de RFF est une LGV voyageurs uniquement. La réponse du transit marchandises est apportée par le projet Lyon –Turin. Les déplacements marchandises à l'intérieur de PACA se feront par la ligne classique.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Aujourd'hui, il n'y a pas de projet, il n'y a pas de tracé, il n'y a pas d'étude d'impact. Les études d'environnement qui ont été menées ont montré que la région possède des enjeux environnementaux et des contraintes techniques très fortes. La géologie et l'hydrologie sont compliquées, il y a du relief, il y a beaucoup d'urbanisation, il y a des zones Natura 2000 remarquables. Ce projet est cher parce qu'il prévoit qu'il faudra construire beaucoup de tunnels. Bien sûr, le projet aura des impacts parce qu'on ne pourra pas construire un long tunnel entre Marseille et Nice, ou alors il n'y aura pas de projet et pas de développement du ferroviaire.

Le TER est une préoccupation, comme l'a dit Monsieur Marzolf tout à l'heure. Le Conseil régional, RFF, la SNCF, l'Etat, le département, mènent depuis 1997 une politique active dans ce domaine. 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. La ligne Cannes-Grasse a été rouverte le mois dernier grâce aux crédits du contrat de plan. Il est bien prévu au contrat de plan de réaliser bien avant 2020 la modernisation de Marseille-Aix et la mise à trois voies de Marseille-Aubagne et de Antibes-Nice.

Pour finir sur les impacts, je vous rassure : il y aura une étude d'impact. Pour que le projet soit déclaré d'utilité publique, il faudra qu'il y ait une étude d'impact. Si ce projet conduisait à tarir toutes les sources de la région et à supprimer toute biodiversité, il ne se ferait pas. Il y a aura donc toute une série d'études et de concertations qui assureront que ce projet sera un projet acceptable.

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Comme je l'ai dit tout à l'heure, on attend 3 millions de voyageurs supplémentaires sur ce projet. 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. Qui sont ces nouveaux voyageurs ? Selon une enquête récente (2003) réalisée sur le TGV Méditerranée, les nouveaux clients ne sont pas tous des touristes, loin de là. 42 % de la clientèle du TGV Méditerranée se déplace pour des motifs professionnels et 17 % pour des motifs de loisirs : le TGV permet surtout de gagner de la clientèle d'affaires.

Un participant

Le TGV permet à des cadres de venir habiter dans la région tout en continuant à travailler à Paris. Ce ne sont pas des touristes.

Gabriel JOURDAN

A la fin des années 90 et au début des années 2000, toutes les villes de France ont connu une forte hausse des prix fonciers et de l'immobilier, à la suite d'une construction insuffisante de logements par rapport aux tendances démographiques en cours (baisse du nombre de personnes par famille et augmentation de la population). A Marseille, ce phénomène est arrivé en même temps que le TGV : nombreux sont ceux qui ont fait la corrélation entre l'arrivée du TGV et la hausse des prix de l'immobilier sur Marseille alors que la corrélation est très faible. Une étude de Setec sur les impacts territoriaux du TGV le montre clairement.

[Protestations dans la salle]

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

Les enquêtes de RFF prendront-elles en compte les contraintes environnementales et urbanistiques qui seront induites par la réalisation de la LGV ? Vous, quand vous parlez du long terme, vous parlez de la réalisation de la LGV. Moi, je parle du long terme après la réalisation de la LGV. Vous parlez de l'effet de serre, mais vous ne pensez pas aux problèmes de pollution que va entraîner l'arrivée de 3 millions de personnes supplémentaires dans le Var. Les Varois veulent-ils pour leur département la densité d'urbanisation que l'on constate aujourd'hui dans les Alpes-Maritimes ? Plusieurs milliers 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, les zones d'aménagement différé, existe depuis 1976 !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le Var ne va-t-il pas se densifier même si la LGV n'est pas construite ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Que proposez-vous pour limiter la pression foncière, avec ou sans la LGV ?

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

La politique qui est menée par RFF voire par l'Etat et la politique qui est menée au niveau local est incomplète. Les projets sont incohérents. On a les zones Natura 2000, on a les ZNIEFF, on a les PIG. Dans la plaine des Maures, il y a des personnes qui se sont retrouvées du jour au lendemain avec des terrains inconstructibles et qui n'ont reçu aucune indemnité. Vous allez leur expliquer qu'on les a empêchés de construire dans des zones qui étaient déjà mitées et qu'à côté on va faire passer un train. Ce n'est pas logique.

Pour limiter la pression foncière, cela ne dépend pas que de la LGV, je vous rejoins totalement. Cela dit, si la LGV n'est pas construite, les Varois pourront freiner le processus d'urbanisation, en votant pour d'autres élus qui auront d'autres préoccupations. Avec la LGV, le processus leur échappera complètement.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Lors de la réunion thématique sur les questions foncières, on a présenté les différents outils qui existent pour essayer de limiter la pression foncière.

Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules)

Dans ce que vous avez dit madame, j'ai relevé des points que je partage. La loi SRU impose un quota de logements sociaux, la loi littoral interdit de construire sur le littoral, il y a Natura 2000, les ZNIEFF, les PPRI (plans de prévention des risques d'inondation), les PPRIF (plans de prévention des risques d'incendie de forêt), la loi montagne, etc. Tout cela réduit le champ et contribue à augmenter la pression foncière. En plus, la loi SRU impose l'obligation de réaliser un SCOT. 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. Nous, nous sommes des élus, vos élus. Si vous n'êtes pas contents, vous pouvez toujours changer d' élu à un moment donné, mais nous prenons les décisions difficiles en notre âme et conscience, pour le bien de notre pays et de notre population.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons écouter maintenant Monsieur Jacques Mattéodo, qui présente une solution alternative.

Jacques MATTEODO, ingénieur DGA à la retraite

Le projet de construction d'une nouvelle ligne LGV PACA est absolument indispensable pour assurer aux 6 millions d'habitants qui résideront dans cette région PACA des possibilités de déplacements à l'horizon 2020. Compte tenu de cette perspective de croissance inéluctable, il faut absolument prévoir un développement régional à la hauteur des ambitions européennes et internationales de la région PACA, dans le respect de l'environnement et dans le souci de réduire le nombre d'accidentés de la route.

Par ailleurs, il faut savoir que le secteur des transports représente le quart de la consommation d'énergie mondiale et le tiers des émissions de gaz à effet de serre. Le rail apparaît donc comme une alternative à la route pour préserver l'environnement, sans pénaliser la croissance économique.

J'ai élaboré un projet de LGV PACA que j'ai baptisé « version 2A ». Ce projet 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. Elle serait également interconnectée avec la gare maritime de Brégaillon.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Je précise que cette proposition a été détaillée dans un cahier d'acteur.

Georges TUA (Association de défense de l'environnement à Evenos)

La LGV Marseille-Toulon permettra de gagner seulement 10 minutes : pour 10 minutes, est-ce que cela vaut le coup de faire tous ces travaux, de dépenser autant d'argent et d'ennuyer autant de personnes ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Ce projet de ligne nouvelle n'est pas qu'un projet de LGV : il permettra également de développer le TER sur les voies existantes.

Georges TUA

Si vous voulez développer le TER entre Marseille et Toulon, il serait plus simple d'arranger la ligne existante.

Bernard GYSSELS (RFF)

Il n'y a pas que le développement de Marseille-Toulon. Le projet de 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne n'est qu'une partie des projets qui vont permettre très rapidement le développement du TER et d'arriver à une étape 2012. Nous rappelons que l'étape 2020, ce sont des TER encore plus fréquents. Il n'y a pas que Marseille-Toulon dans la région.

Georges TUA

Je ne parle pas que de Marseille-Toulon. Vous dites que la LGV va réduire le nombre de voitures, mais les touristes qui viendront sur la côte l'été ne prendront jamais votre LGV. Ils ont envie d'avoir leur voiture pour se promener.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Des études ont été faites sur l'amélioration de la ligne existante ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Oui, l'ensemble des travaux qu'il faudrait réaliser pour développer les TER représenterait un coût de 2,5 milliards d'euros sur la ligne Marseille-Vintimille. Pour chaque scénario qui a été étudié, nous avons comptabilisé les aménagements nécessaires pour permettre ce développement global.

Jacques MATTEODO

Une précision. Le projet que j'ai présenté ne passe pas par Marseille, il se débranche directement à Aix TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

De toute façon, Monsieur Mattéodo a fait une contribution, qui est consultable sur le site de la CPDP.

Michel BOUISSON (Collectif TGV Sud Var)

Tout d'abord, je voudrais remercier le président du SCOT d'avoir étudié mon cahier d'acteur. Je pense qu'il n'avait pas besoin de cela pour prendre conscience de l'énormité du projet de la gare sur Cuers.

Ensuite, je voudrais m'adresser à Monsieur Gyssels, pour lequel j'ai énormément de sympathie d'ailleurs. C'est réciproque. Mais parfois, Monsieur Gyssels me désoriente. Je reviens sur la question du financement, qui n'est pas claire pour nous bien sûr, mais aussi pour RFF, pour la région et pour l'Etat. J'ai entendu Monsieur Gyssels dire au mois de mars à Marseille que le monde ferroviaire (RFF et la SNCF) 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 : quand Monsieur Gyssels nous cite l'exemple du TGV, il parle d'une participation de la région de 20 %. Quel est le bon discours ? Peut-être en saurons-nous plus le 25 mai, mais j'en doute.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le 25 mai, on parlera de principe de financement, on ne demandera pas à toutes les collectivités de s'engager.

Bernard GYSSELS (RFF)

Le TGV Est est pris pour exemple, pour montrer la différence avec la LGV Méditerranée. On pourrait prendre l'exemple du TGV Rhin-Rhône où, de la même manière, vous retrouvez l'Etat, RFF, la SNCF, les collectivités territoriales et la Suisse. Le financement est un problème difficile et long : il faut avancer suffisamment dans les études pour que RFF puisse préciser le niveau de sa participation. Je n'aime pas trop donner de pourcentage, mais cette participation se situera entre 10 et 20 %.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de donner la parole à Elise BELTRAME, Groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement, pour 7 minutes.

Elise BELTRAME, Groupement intercommunal des associations de protection de l'environnement

Jusqu'à présent, on a parlé des perspectives d'avenir. Moi, je voudrais faire un petit rappel. La création du réseau ferré au XIXème siècle a été très tumultueuse. Depuis, le réseau ferré s'est modernisé, mais il s'est peu développé, parce que le routier a pris le relais. Tous les investissements financiers sont allés à la route. On en subit aujourd'hui les nuisances écologiques et sociétales. Quand on fait un projet de cette envergure, il faut bien réfléchir. On s'est souvent trompé, surtout dans la région de Toulon, et après ces erreurs rendent difficiles les changements d'orientation.

Pourquoi gagner 10 ou 15 minutes ? Aujourd'hui, on assiste à une course contre la montre. Pourquoi aller toujours plus vite ? Où est la vie ? Attendre sur les quais d'une gare, c'est agréable parfois.

L'état des lieux du réseau ferré dans le Sud-Est n'est pas brillant. Le réseau ferré dans le sud-est est trois fois moins dense que celui de la vallée du Rhône et compte 2 lignes électrifiées contre 6 dans la vallée du Rhône. Les TER sont souvent bondés et les lignes désaffectées comme Carnoules-Gardanne sont toujours désaffectées. Le transport ferroviaire de marchandises à l'est de Marseille compte seulement 6 trains par semaine. Le plus petit transporteur routier du secteur a un volume de marchandises supérieur au fret ferroviaire.

En conclusion, la restauration et le développement d'un réseau ferré performant dans la région sont indispensables. Les choix qui seront faits détermineront le développement futur de la région et la vie des habitants. Il ne faut ni favoriser ni léser une partie de la population.

Il y a deux exigences essentielles de mon point de vue : les exigences écologiques d'une part et les exigences sociales d'autre part. Il est important que les gares soient dans les villes, car tout le monde n'aura pas une voiture pour aller à la gare.

Je suis solidaire de ceux qui sont opposés à la gare de Cuers : ce projet entraîne des nuisances environnementales et économiques et ne signifie rien par rapport à Toulon.

Je suis satisfaite parce que l'on a parlé des TER assez souvent. Je craignais que l'on n'en parle pas. Pour moi, le développement des TER est essentiel. J'aimerais que cela soit prévu tout de suite dans le financement et que cela soit mis en œuvre avant la LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il faut conclure.

Elise BELTRAME

Ce projet est un projet à long terme, qui va conditionner les modes de déplacement pour les décennies à venir. Il ne doit pas être bâclé. C'est pourquoi je demande une étude approfondie. A un moment donné, il faudra se décider pour l'intérêt général du moment et de l'avenir.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose d'écouter tout de suite Marius ARMAND, Président de l'association Signes Protection Environnement.

Intervention de Marius ARMAND, Président de l'association Signes Protection Environnement

Bonjour Monsieur le président, madame le député, messieurs et mesdames les élus, messieurs et mesdames.

L'association Signes Protection Environnement est de création récente, puisqu'elle a été officialisée au journal officiel le 9 avril dernier, mais elle regroupe déjà plus de 180 adhérents. Sur les communes de Signes et de Riboux, elle se fixe pour objectif de :

- maîtriser l'ensemble des projets concernant l'environnement et de faire une étude exhaustive de leurs incidences ;
- contribuer à la formation et à l'éducation ;
- entreprendre toute action y compris en justice pour protéger la nature et l'environnement.

Notre réflexion ne porte que sur les tracés sud retenus par RFF, puisque ce sont les seuls que nous avons pu étudier au travers de la documentation et d'Internet. D'ailleurs, je remercie les acteurs qui nous donnent l'information en qualité et en quantité suffisantes.

Sur le principe de l'égalité des citoyens, nous nous opposons à une ligne LGV PACA arc méditerranéen (Gênes-Marseille-Barcelone) qui ne serait pas financée par l'Etat et la Communauté Européenne, laissant un endettement important, inégal selon la résidence, aux seuls habitants de la Région PACA. Nous nous y opposerons par les moyens que nous aurons.

Les constats en liaison PACA ont été bien mis en évidence par la synthèse.

- Les liaisons ferroviaires et routières sont saturées (pics de pollution).
- Il faut rééquilibrer les modes de transport.
- Il faut développer des TER autour des métropoles.
- Les Alpes-maritimes et l'Est Var souffrent d'un enclavement ferroviaire. Selon le principe d'égalité, les habitants de ces régions doivent aussi pouvoir se déplacer rapidement.
- Le foncier littoral est saturé.
- Les terres agricoles sont à préserver.
- L'INSEE prévoit un accroissement de la population de 500 000 personnes sur la région PACA (dans le Var compte tenu du projet Iter, mais aussi dans le Vaucluse) jusqu'en 2015. Quand on parle de 3,5 millions, il faut relativiser et être plus humble.

Fort de ces constats, l'association dit non à la LGV PACA Sud Var :

- peu de gain de temps (moins de 20 mn sur Toulon-Paris, existence d'une liaison Paris-Provence, perte de temps sur le trajet Paris/Côte d'Azur) ;
- coût élevé (plus de six milliards d'euros) ;
- gare excentrée (Cuers dans le meilleur des cas à 25mn) ;
- enjeux environnementaux importants (habitat diffus, patrimoine naturel exceptionnel).

Pour exemple, un ami a mesuré les temps de parcours le lundi 25 avril :

- Quatre trajets aller/retour de 08h10 le matin à 11h00 ;
- Quatre trajets aller/retour de 15h00 à 18h52 l'après midi.

On constate l'inadéquation d'une gare excentrée qui générera de fait un surplus de circulation et fatalement une urbanisation.

Pour le premier départ, le trajet Cuers-Toulon a duré 42 minutes : il a fait fort, parce que le matin, c'est souvent plus embouteillé que cela.

Forts de ces constats, nous disons non à la LGV, mais oui aux TER.

- maillage des métropoles par RER ou TER :
 - Axes est/ouest : Centre Var (utiliser une extension de la ligne Carnoules-Gardanne existante de l'Arbois jusqu'aux Arcs) et littoral (utiliser une ligne existante, mais inutilisée, pour desservir l'aéroport d'Hyères, Toulon, Marseille)
 - Axes nord/sud : Marseille-Aix-Manosque (ITER) et Toulon-les Arcs
- création de voies supplémentaires : Toulon-Marseille, Marseille-Aix, Marseille-Aubagne
- fréquence augmentée des RER ou TER : inter métropoles, entre bassins d'activités
- développement des métros et tramways dans les bassins d'activités et dans les agglomérations

Et après ? Si le principe d'une LGV est acquis,

Comment intervenir dans la phase du choix du tracé?

Qu'en sera-t-il de l'étude de TPM non soumise au débat? J'ai appris ce soir qu'elle sera mise à disposition sur Internet bientôt.

Pour le fret et le ferroutage, quelle solution ? Vous avez dit très justement qu'il n'y avait que 8 % de fret par réseau ferré.

En conclusion, on ne peut pas s'opposer à l'évolution du progrès, mais il faut maîtriser cette évolution dans le respect de ce que l'on emprunte aux générations futures. Pourquoi ne pas envisager une LGV Val de Durance (Iter)-Nord Var-Draguignan-Nice ou alors une LGV Nice-Turin-Lyon, avec des créations de gares dans l'Est Var et dans les Alpes-Maritimes, tout en économisant tout ce qui est fait sur l'axe sud Var, avec un développement des TER ? Cela préservera l'environnement, la qualité de vie des gens qui sont venus. Je pense que ce sera assez positif.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Sur les TER, je pense que l'on vous a un peu répondu par rapport à l'amélioration de la ligne existante. La solution haut Var est une solution qui revient de plus en plus dans le débat. Monsieur Beneventi, une réaction à chaud ?

Monsieur BENEVENTI (maire d'Ollioules)

On ne peut pas dire que l'on protège les terres agricoles en passant par le nord du département plutôt que par le sud. La problématique est partout. Surtout, les 4,5 millions d'habitants de notre région habitent sur Marseille, Toulon et Nice. Si on ne prend pas en compte cet élément, je ne sais pas quel genre de service on va donner aux utilisateurs. A ce moment-là, il va falloir organiser avec des TER des voies spéciales pour rejoindre la LGV et ce temps supplémentaire risque fort de décourager les utilisateurs du train. C'est un point de vue. Quand on regarde la carte, on voit que Toulon est située très au sud. Les notions qui ont été développées par Monsieur Jourdan de transversalité, c'est-à-dire l'intercité Marseille, Toulon, Nice. Tout à l'heure, vous avez évoqué le financement par l'Etat et par l'Europe qui se désintéresse. Si l'arc méditerranéen n'est pas international, l'Europe va se désintéresser du financement. Si l'arc méditerranéen est international, si on part de Barcelone pour aller à Gênes, je ne vois pas comment l'Europe pourrait s'en désintéresser.

Maintenant, tout se discute. Aujourd'hui, la ligne TGV va jusqu'à Toulon et Hyères, avec 7 allers et retours par jour. Pour aujourd'hui, c'est satisfaisant, mais sera-ce satisfaisant en 2020 ? Vous parlez d'Iter, qui est une excellente chose pour notre pays et pour notre région, mais c'est l'équivalent de 10 à 12 000 habitants de plus. Il n'y a pas l'impact des 500 000 habitants dans la région. 500 000 habitants, c'est considérable. Où va-t-on les mettre ? Comment va-t-on les transporter ? Nous avons des capteurs d'Airmarex depuis de très nombreuses années dans l'agglomération toulonnaise. Nous n'avons jamais eu d'alerte à la pollution pendant des années. Depuis des années, on a de très nombreuses alertes à la pollution. Cette année, le premier jour de chaleur, on a eu une alerte à la pollution. Il faut bien que l'on apporte des réponses à tout cela. Et nous sommes en 2005. Vous imaginez ce que se sera en 2020 avec le nombre d'habitants et le nombre de véhicules qu'il va y avoir. Si on ne trouve pas de solution pour encourager les gens à prendre les transports en commun, je pense que l'on va être complètement asphyxié.

Marius ARMAND

Je ferai des commentaires à cette réponse. Au niveau des terres agricoles, je n'ai pas dit cela en l'air, j'ai quand même regardé les cartes données par RFF. On voit bien que l'utilisation du nord Var touche moins l'agriculture et l'économie.

Par ailleurs, la population va croître certes, mais qui vous dit que sur les 500 000, 20 000 ne vont pas s'installer à Manosque, près du lycée international ?

Autre chose, j'habite Signes, quand je me déplace en TGV, je le prends à Marseille. Si je pouvais prendre un RER à Aubagne, je serais grandement satisfait. Même s'il y a rupture de charge, c'est gérable de façon positive, parce que cela polluera moins, parce que les pics d'ozone seront moins nombreux, parce qu'on préservera la qualité de notre environnement, ce pour quoi les gens sont venus s'installer ici.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de tirer au sort la question suivante : la question numéro 15, Monsieur Grosso, Le Beausset. Il est parti. La question 4 : Elisabeth Novo, de Cuers.

Elisabeth NOVO (Cuers)

Je voudrais que Monsieur Gyssels de RFF me précise les possibilités techniques de jonction entre les réseaux ferrés espagnols, français et italiens.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Aujourd'hui, le réseau ferré espagnol ne présente pas le même écartement de rails que le reste du réseau ferré en Europe. Tous les trains qui franchissent la frontière doivent être transbordés et passer de wagons à l'écartement espagnol à des wagons à l'écartement français, ce qui pose de gros problèmes au trafic de marchandises entre la France et l'Espagne et qui explique le très fort développement du trafic de poids lourds dans les Pyrénées-Orientales ou du côté du pays basque. Ceci étant, les Espagnols sont en train de construire un réseau ferré à grande vitesse à l'écartement français et européen. A l'horizon 2020, on pourra relier l'Espagne à la France avec les mêmes trains, sans avoir ce problème de changement d'écartement. On pourra avoir des missions directes Barcelone-Montpellier sans souci. Côté italien, l'écartement des rails est le même qu'en France, mais il y a des progrès à faire en interopérabilité des réseaux. Aujourd'hui, les procédures de conduite ne sont pas les mêmes en France et en Italie. On doit changer de conducteur de train à la frontière, ce qui prend beaucoup de temps. Mais l'Europe travaille sur ces sujets : des directives sont prises pour que cette interopérabilité soit assurée, notamment en donnant aux conducteurs de trains des licences qui leur permettent de circuler à la fois sur le réseau français et sur le réseau italien.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Passons à la question 24 : John Arkyriadis. Il est parti. Passons à la question 7 : Marie-Hélène Volpi.

Marie-Hélène VOLPI (conseillère municipale du Beausset)

Bonsoir, je vais dire des choses qui ont déjà été dites, mais je voudrais insister sur certains points. Le choix de la LGV va privilégier le tourisme au détriment des habitants, qui vont subir un

développement démographique et les conséquences de ce développement démographique : pression foncière, perte de terres agricoles et d'espaces naturels. On n'a aucune garantie pour résoudre les difficultés de déplacements quotidiens. L'un des arguments de RFF est de dire que l'on va aussi développer le TER, mais ce ne sera pas suffisant compte tenu de l'afflux de population qu'il va y avoir. On nous propose un projet LGV sur 20 ans, mais il est urgent de développer les transports en commun. On a parlé de pic de pollution et d'effet de serre. Pourquoi n'étudie-t-on pas d'abord le doublement voire le triplement de voies sur la ligne Marseille-Vintimille et le développement du réseau local pour améliorer les déplacements quotidiens dans la région ? Gagner 10 minutes pour aller à Paris, ce n'est pas du tout urgent.

Bernard GYSSELS (RFF)

Le projet a deux objectifs, la grande vitesse et la grande capacité, et 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. L'amélioration de la ligne nouvelle serait d'un coût élevé (2,5 milliards d'euros) et ne permettra pas de résoudre tous les problèmes de déplacement à l'horizon 2020.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous pourriez peut-être parler des projets du conseil régional à l'horizon 2012.

Je rappellerai les projets du contrat de plan Etat-région à l'horizon 2012 : la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, la 3^{ème} voie Antibes-Nice, le doublement partiel de Marseille-Aix. Tous ces travaux permettront une première amélioration de la desserte TER. Ensuite, à l'horizon 2020, la LGV permettra d'atteindre l'autre objectif. En fait, les deux objectifs sont complémentaires.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var)

Si je ne m'abuse, les projets que vous avez cités étaient déjà prévus au contrat de plan 2000-2006.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le financement des travaux de modernisation de Marseille-Aix, de 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, de 3^{ème} voie entre Antibes et Nice est inscrit au contrat de plan 2000-2006. Le contrat de plan a du retard. Tout ne sera pas mis en service en 2006, mais la ligne Cannes-Grasse a été remise en service : c'est la seule voie ferrée qui ait été remise en service en France. Quant aux autres projets, ils ne sont pas encore réalisés, mais ils sont déclarés d'utilité publique et les travaux vont démarrer rapidement

Nadyne CHEVRET

Je me permets d'insister. Nous avons participé à la première réunion nationale des comités de ligne le 8 avril à Marseille et à celle de Carnoules. Participaient à ces réunions le représentant de la Région et le représentant de la SNCF. La Région est très sceptique à l'heure actuelle quant au devenir de l'engagement financier pour les TER nécessaires à la région.

Monsieur OLIVIER (Le Beausset)

Je regrette vivement que le transport de fret n'ait pas été évoqué. Je pense que le ferroutage serait une bonne solution pour diminuer significativement la pollution. Or manifestement, aussi bien RFF que l'Etat se désengagent du ferroutage.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous rappelle que le transport de marchandises a été évoqué lors de réunion thématique du 14 avril à St Raphaël. Vous pouvez consulter le verbatim complet de la réunion.

Bernard GYSSELS (RFF)

Sur les 32 millions de tonnes qui traversent la région d'Est en Ouest, la moitié passe par le cabotage maritime. On a des exemples de Toulon-Rome maintenant. Il faut vraiment compter sur le développement de ce type de transport. La réponse ferroviaire est, pour RFF, dans le Lyon-Turin. Ce projet est en cours. Le transit de marchandises passerait donc pour partie sur le Lyon-Turin et pour partie par le cabotage maritime. Enfin, si la LGV est réalisée, la ligne classique pourra être utilisée pour les TER et pour le trafic marchandises à destination locale.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour les réponses. Merci mesdames et messieurs pour votre participation. Vous étiez 348 ce soir. Notre prochaine réunion est prévue jeudi à Nice.

Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – www.ubiquis.fr