

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Toulon le 1^{er} juin 2005</p>
--

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes	2
Philippe MARZOLF Président de la CPDP	
Présentation du projet LGV PACA	6
RFF et SNCF	
Prise en compte du contexte environnemental dans votre région	11
Isabelle RAULT Cabinet HANROT & RAULT	
Questions du public et interpellateurs	15
<i>Interpellateurs :</i>	
Robert BENEVENTI, président du SCOT Provence Méditerranée	
Robert GIRAUDO, CAPRE, Association pour la protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban (APEVV)	
Jacques MATTEODO, ingénieur retraité	
Michèle CHAIX, Association Stop Nuisance Cuers	

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bonsoir. Je me présente : je suis Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) qui anime ce débat public sur le projet de LGV PACA. Je suis accompagné de Didier Corot, membre de la Commission.

Je vais vous présenter le déroulement de la soirée. D'abord, je vais vous présenter les règles du débat public et ensuite, je ferai un bilan du débat public à plus de la moitié. Ensuite, le maître d'ouvrage RFF aura 20 minutes pour présenter son projet. Puis, nous aurons la présentation d'une étude que la CPDP a demandé au maître d'ouvrage sur le contexte environnemental de votre région et les séquences paysagères. Après, nous intercalerons des questions du public avec des interpellateurs. Je rappelle que vous avez sur vos chaises des formulaires de question, qui sont à remplir par écrit, pour pouvoir recevoir une réponse par écrit du maître d'ouvrage (la Commission veille à ce que le maître d'ouvrage réponde à toutes les questions avant la fin du débat). Par contre, nous avons souvent plus de questions que de possibilités de passage à l'oral.

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. C'est une démarche relativement récente. Nous sommes là pour veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'intérêt national. Le maître d'ouvrage a dû saisir la CNDP, c'est la loi, et nous avons décidé qu'il fallait faire un débat public sur ce projet. Dans ce cas, la CNDP 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 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. Nous sommes là pour faciliter le débat entre vous, public, et le maître d'ouvrage qui propose un projet. A la fin, nous ferons un compte-rendu exhaustif de tout ce que vous, public, aurez dit sur le projet. Nous sommes là pour être la mémoire du débat. Chaque fois que vous vous exprimerez, il faudra rappeler votre nom pour qu'il puisse figurer sur le verbatim, qui est diffusé quelques jours après la réunion sur le site Internet et dans nos locaux de Marseille, Toulon et Nice.

Les objectifs d'un débat public sont d'abord la diffusion la plus large possible d'une information complète et transparente sur le projet. Autre objectif, la participation active et constructive. Ce soir, il y a 100 personnes. Ce débat public sert à éclairer la décision du maître d'ouvrage sur son projet (va-t-il continuer son projet et si oui, dans quelle direction ?).

Les principes qui nous guident sont la transparence (toutes les études, tous les avis, toutes les propositions sont mis à la disposition du public sur Internet et dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice), l'équivalence (tous ceux qui sont concernés par le projet peuvent s'exprimer, qu'ils soient citoyens ou élus) et l'argumentation. Nous ne sommes pas là pour faire un sondage et encore moins un référendum, nous sommes là pour acter, écouter les arguments que chacun développe.

Les suites du débat public. A l'issue du débat, nous avons deux mois pour faire un compte-rendu et un bilan. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 sa décision sur l'opportunité, ses objectifs et ses principales caractéristiques.

Les documents d'information : la présentation du débat public, le dossier du maître d'ouvrage, les cahiers d'acteurs. 28 cahiers d'acteurs ont déjà été publiés, sur 54 projets. Le journal du débat a été distribué assez largement, même s'il y a eu des problèmes au début de débat.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice.

Un site Internet (285 connexions par jour).

Un système questions-réponses. 822 questions ont été posées par écrit.

Un numéro vert, un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations ou poser une question.

Une diffusion de courriel à toutes les entreprises de la région, pour que les salariés puissent se mobiliser et participer.

On a fait également une opération spécifique avec les scolaires et les étudiants, qui seront les futurs utilisateurs du projet s'il se fait. Nous leur avons diffusé, à travers leurs professeurs, un cédérom, pour qu'ils fassent une contribution. Pour l'instant, nous n'avons pas encore de retour.

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

Les moyens de participation. Plus de 6 000 personnes ont déjà participé aux réunions publiques. Nous avons fait trois réunions générales de lancement, des auditions publiques, huit réunions thématiques, des réunions de proximité. Enfin, nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

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. C'est un mal français : on réfléchit d'abord aux infrastructures et après à l'aménagement du territoire alors qu'il serait plus logique de faire 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 nouvelles gares. Des critiques portent sur ces gares nouvelles situées à l'extérieur des villes. 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 ? Autre question qui revient souvent : quels sont les risques de surcoût par rapport aux premières estimations, compte tenu des risques hydrogéologiques ? Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/marchandises. Le sujet n'a pas été tranché. Même si le maître d'ouvrage a des arguments, le public a d'autres arguments.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes : il n'apparaît pas de projet régional par rapport à cette LGV PACA.

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 le centre de Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, des inquiétudes s'expriment dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une émergence et une structuration d'une opposition de principe à la LGV pour préserver la qualité de vie, limitant l'urbanisation et la pression foncière, une très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, une contestation assez forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (je suppose que Madame Chaix nous en parlera ; TPM a fait réaliser par un cabinet d'étude une étude sur un projet de gare plus proche du centre-ville), une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER.

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 et un enfouissement de la ligne littoral.

Avez-vous des questions sur la démarche de débat public ?

Christian MOULIN (ASPBAI)

Je voudrais revenir sur le principe du débat. Un débat normalement, ce sont des personnes qui se rencontrent pour discuter d'un thème et échanger des idées. Il y a trois acteurs principaux dans ce débat : les élus qui ont réclamé ce projet, les citoyens qui vont le subir et RFF qui est le maître d'ouvrage de la ligne. Or depuis le début du débat public, je n'ai pas vu tellement de politiques. Il faut quand même savoir qu'ils ont engagé 4 millions d'euros pour le débat public. Le débat est financé à 50 % par les collectivités locales. Cela signifie que l'on a jeté à la poubelle 2 millions de nos impôts, parce que les élus ont saboté le débat : ils n'ont pas été capables de venir nous exposer la vision de l'aménagement du territoire qu'ils vont faire. Les élus s'imaginent être à la tête du peuple, alors que normalement ils en sont les représentants. Moi, je trouve cela scandaleux. Ils ont déjà jeté 2 millions d'euros à la poubelle et ils sont prêts à en gaspiller 8 milliards, parce qu'à la réunion sur le financement à Marseille, aucun, que ce soit la région, les départements ou les villes, n'a été capable de nous expliquer comment il allait s'engager financièrement sur ce projet et comment notre argent allait être utilisé. Quand Monsieur Falco dit que ce sont ceux qui payent qui décident, je voudrais rappeler haut et fort que c'est nous qui payons et pas lui. Je sais qu'il nous prend pour des tocards. Il nous l'a dit à la réunion d'ouverture ici même, il a dit que nous ne serions jamais élus.

Philippe MARZOLF (CPDP)

On ne fait pas de politique merci.

Christian MOULIN

Je me demande comment on pourra exploiter ce débat, alors qu'il manquait l'acteur principal.

Lundi matin, on a vu un article dans le journal de Monsieur Falco qui dit que, suite au résultat du référendum, il s'est aperçu qu'il fallait écouter les Français. En deux jours, il a oublié ce qu'il avait écrit dans les journaux.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous avons un élu à la tribune : Monsieur Beneventi. Il est vrai que 4 millions d'euros ont été engagés par RFF, SNCF et les collectivités, le Conseil régional, les Conseils généraux et les 3 agglomérations Marseille, Toulon, Nice, pour l'ensemble, c'est-à-dire les études et le débat public. Le débat public tourne autour de 2,5 millions d'euros. Il est vrai que la moitié est financée par les collectivités. Nous, la commission particulière, nous organisons le débat. Nous demandons aux politiques de venir. Ils viennent souvent. Aux réunions de proximité, les maires sont toujours venus.

De la salle

Le maire de Toulon n'est pas là aujourd'hui.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Oui, mais il a un représentant : Monsieur Beneventi.

De la salle

Monsieur Falco s'est dégonflé.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est votre jugement. Nous sommes en démocratie. Il y a des référendums et après il y a des élections. Je crois me rappeler qu'il y a des élections dans 2 ans ou dans 3 ans. Après, c'est à vous de choisir. Pour l'instant, on débat d'un projet de LGV, on ne débat pas de politique.

On a demandé à la CNDP qu'il soit réalisé une étude et une contre-expertise par rapport aux études que RFF a faites, notamment sur l'amélioration de la ligne existante. Il nous a semblé important d'être sûr que la ligne ne puisse pas être améliorée. Nous avons choisi un cabinet suisse pour expertiser ces études sur l'amélioration de la ligne existante en termes de capacité et de vitesse. C'est la raison pour laquelle nous avons prolongé le débat jusqu'au 8 juillet 2005. Nous aurons 3 réunions de synthèse, à Nice le 5 juillet, à Toulon le 6 juillet et à Marseille le 7 juillet. Nous avons demandé aux différents politiques responsables du département, de la ville et de la région de venir écouter vos demandes et de faire leur propre bilan.

Je vous propose maintenant de laisser la parole pendant 20 minutes à RFF pour présenter son projet de LGV PACA.

Présentation du projet LGV PACA

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Bonsoir. Réseau Ferré de France est le propriétaire des infrastructures ferroviaires depuis 1997. Il a pour mission de les exploiter, de les entretenir, de les renouveler et si nécessaire de les développer. C'est à ce titre que nous avons demandé à la CNDP d'organiser un débat sur ce projet de LGV qui a été élaboré avec un comité d'orientation qui était présidé par le préfet de région et qui réunissait la région, les 3 départements et les 3 grandes agglomérations.

La région PACA souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille et les réseaux routiers et ferroviaires sont de plus en plus encombrés (on n'arrive pas, dans le cadre du réseau actuel, à développer ce qu'il faut pour les transports de la vie quotidienne). Aujourd'hui, nous sommes en débat public. Nous vous présentons les scénarios que nous avons élaborés pour que l'on puisse débattre de quelque chose de consistant, mais nous sommes ici pour écouter, pour entendre des choses, pour faire évoluer l'ensemble du projet dans la décision que nous prendrons. Merci.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. 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 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.

Maryse ARCHAMBAULT (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, emprunteraient la ligne nouvelle et s'arrêteraient 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. 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 voyageurs grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. A Toulon, le trafic TGV est actuellement de 1,5 million de voyages ; il pourrait atteindre 2,8 millions de voyage. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées.

Pour Toulon, la desserte TGV offre aujourd'hui 14 fréquences quotidiennes, dont 7 pour Paris et 7 pour la province. 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, l'Europe, l'Espagne et l'Italie. Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux : environ 20 TGV par jour entre Toulon et Nice. 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 du TGV. Pour Nord Toulon, nos études montrent que cette gare située en périphérie de Toulon devra être utilisée en complémentarité avec Toulon Centre. A noter que, dans le cadre du scénario par Marseille, nous prenons l'hypothèse d'une gare supplémentaire qui pourrait être située sur le site de la Blancarde. 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.

Lise MERMILLOD (RFF)

Bonsoir, 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. Par exemple, le temps de parcours Toulon Centre-Nice serait de 55 minutes contre 1 h 40 aujourd'hui. En 2020, en voiture, il faudra, compte tenu de la saturation routière, à peu près 2 h 30. Cette nouvelle offre a été mise en service dans le Nord-Pas-de-Calais avec un grand succès.

Avec la LGV PACA, on offre aussi une 2^{ème} ligne à la région : c'est la grande capacité, c'est sur la ligne existante trois 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 de Marseille et Nice,

toutes les 15 minutes autour de Toulon aux heures de pointe. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale.

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. Il y a parfois des creux de 2 ou 3 h pendant lesquels il n'y a pas du tout de trains. Avec la LGV PACA en 2020, on pourra mettre en service des trains cadencés, rythmés toute la journée, toutes les 15 minutes vers Marseille en heures de pointe, 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.

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.

C'est aussi poursuivre l'effort de renouveau ferroviaire la région qui a été engagé dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006. En 1998, seulement 290 TER circulaient à travers la région. Aujourd'hui, il y en a 530. La ligne Cannes-Grasse est maintenant rouverte, elle a beaucoup de succès, et de nombreux autres projets sont inscrits au contrat de plan Etat-région, notamment la 3^{ème} voie Antibes-Cagnes, le pôle d'échanges de St Augustin, la modernisation de la ligne Nice-Breil, et dans le Var les études pour la réouverture de Carnoules-Gardanne, la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, etc.

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, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. 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, à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Sur cette carte, figurent les différents projets de LGV que conduit RFF. Si le coût d'une LGV est compris entre 10 et 16 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 pour deux voies ou d'un monotube avec une voie dans chaque tube. 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. Ainsi, dans un contexte de rareté des fonds publics faut-il rechercher un projet réaliste et réalisable.

Enfin, le calendrier. Aujourd'hui, nous sommes au débat public. C'est une phase qui est au tout début du processus d'élaboration sur ce projet. Quelles sont les étapes qui vont suivre ? En fonction des décisions prises par RFF à l'issue du débat public, RFF conduit des études préliminaires puis des études d'avant-projet sommaire. A chaque étape, le couloir va se rétrécir pour aboutir au niveau de l'enquête publique à un tracé précis qui sera mis à l'enquête publique. 5 à 8 années nous séparent de cette enquête publique. Après la phase d'enquête publique, le maître d'ouvrage conduit des études qui vont lui permettre de lancer des appels d'offre et de passer à la réalisation des travaux, cette phase représentant 5 à 8 ans.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je précise que la CNDP doit veiller à la participation du public tout au long de l'élaboration du projet.

Vous avez présenté de nouvelles cartes sur le renouveau ferroviaire dans la région.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Les deux cartes n'ont pas la même légende : c'est ce qui induit la confusion. Sur la première carte, apparaissent en vert les projets pour lesquels les études sont financées et en rouge les projets pour lesquels les études et les travaux sont financés. Sur la deuxième carte (le réseau en 2020), figurent en vert les lignes rouvertes et en rouge les travaux sur les lignes existantes.

Lise MERMILLOD (RFF)

Ce sont les projets tels qu'ils pourraient être en 2020.

Chris TRUTTMAN (CAPRE)

J'entends parler de la réouverture de Carnoules-Gardanne depuis 20 ans et j'ai peur qu'elle ne soit pas rouverte en 2020.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Pour être clair, c'est ce que RFF va proposer à la région et aux partenaires pour répondre au projet de la région de développement des TER (trois fois plus de TER en 2020).

Lise MERMILLOD (RFF)

Oui, mais pas uniquement : cela déborde l'offre de service entre Marseille et Vintimille.

Chris TRUTTMAN (CAPRE)

Pourquoi faire une étude d'opportunité de la réouverture de Carnoules-Gardanne puisque vous prévoyez de la rouvrir en 2020 ?

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Dans le contrat de plan Etat-région, il y a deux choses. Il y a un examen par des études de tout ce qu'il est possible de faire sur les lignes existantes et futures (cela a été réalisé en 2000) et il y a un engagement de réalisation sur 2000-2006. La ligne Carnoules-Gardanne a fait l'objet d'une étude de faisabilité, mais après, c'est à la région et à l'Etat de décider d'engager les travaux pour sa réouverture. Ce n'est pas décidé, c'est à décider.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est une proposition que RFF fera à la région et à ses partenaires.

Michel CROC (RFF)

Oui.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je donne la parole à Isabelle Rault pour présenter une étude que la Commission a demandée en cours de débat sur les questions de séquences paysagères et d'insertion de la LGV dans le territoire.

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.

Parler de la traversée de la LGV PACA dans la région, c'est parler de l'arc méditerranéen et de la qualité de ce territoire : qualité du cadre de vie, qualité des unités urbaines, agricoles, paysagères, une quantité de sites emblématiques importants comme la Ste Victoire et les calanques. Ces unités construisent l'identité territoriale de la région. Nous en avons déterminé trois : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles.

Les unités urbaines (Marseille, Toulon, Nice) se caractérisent par la densité du bâti, les espaces publics et les équipements, la centralité.

Les unités agricoles ont une valeur économique, patrimoniale, paysagère et écologique.

Les unités naturelles sont des sites qui ont une cohérence écologique, paysagère, patrimoniale. Elles apparaissent comme des îles dans le paysage régional.

Ces unités sont protégées par des protections nationales, mais malgré ces protections, les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. Le développement de l'entre-deux met en danger les unités agricoles et naturelles.

Le développement urbain est proliférant et gagne sur les unités agricoles et sur les unités naturelles. On le voit à Toulon entre 1947 et 1999.

L'équilibre territorial est menacé sur l'ensemble de la région. L'enjeu est accru par l'accroissement démographique prévu dans les prochaines décennies.

La qualité territoriale est étroitement dépendante de l'équilibre des unités. Les collectivités locales en sont généralement conscientes et cherchent à cadrer l'étalement urbain dans les réflexions de projet d'aménagement recommandées par la loi SRU.

Le chapelet de sites protégés par les réglementations nationales et européennes témoigne de la grande valeur des espaces naturels.

Les unités agricoles sont identifiées comme des territoires remarquables par la DIREN et la DTA, mais ne sont pas protégées.

Le projet de LGV est un facteur puissant d'aménagement du territoire. La LGV paraît être une bonne solution de transport collectif, mais sans garantie sur la cohérence du développement territorial. Elle pourra être un élément déstructurant qui renforce la colonisation périurbaine des unités fragiles ou un élément structurant qui s'adapte aux contingences territoriales et participe à un réel projet d'aménagement pour pérenniser les équilibres. Comment ? Nous allons le voir au travers de l'examen de trois séquences paysagères : le bassin de la Ste Baume, la vallée du Gapeau et le sillon permien – Cuers.

Le sillon permien constitue une langue de terres agricole située entre les contreforts de la Ste Baume et le massif des Maures. Les enjeux écologiques sont importants. Dans ce contexte, la ville de Toulon est implantée en bord de mer et est très circonscrite par la topographie. Elle se développe vers l'Est, vers l'Ouest et vers le Nord. L'urbanisation est continue pratiquement jusqu'à Solliès. Ensuite, les différentes unités villageoises sont entrecoupées par des unités agricoles. Une grande infrastructure qui joue le rôle relativement important puisqu'on s'aperçoit que la voie ferrée arrête l'urbanisation. On fait apparaître sur cette gare le couloir de 7 km du scénario approfondi avec l'implantation de la gare. Ce couloir coupe transversalement le relief. Ce couloir voisine avec les infrastructures. La gare de Toulon Nord telle que prévue initialement se trouve à l'extérieur de l'urbanisation de la conurbation toulonnaise. Par contre, la gare de Toulon Est proposée par TPM se trouve plus près du centre-ville de Toulon. Plusieurs enjeux : enjeu par rapport à l'implantation des gares, enjeu de jumelage d'infrastructures, enjeu de protection des habitations, enjeu de franchissement des reliefs.

L'implantation des gares est un élément déterminant pour l'équilibre territorial et le passage des couloirs. Les gares étudiées par RFF sont en dehors des villes. Les gares qui ont été envisagées en complément sont en ville.

La gare Aix TGV de l'Arbois est aussi grande que le bassin de Réaltor situé à proximité. Comment un équipement de cette taille peut-il perturber le moins possible un site ?

Une gare est un équipement majeur porteur d'urbanité : une gare, outre ses fonctions d'échanges, assure des fonctions sociales, commerciales, qui produisent le développement d'espaces publics, d'édifices et d'équipements. Proche du centre-ville, la gare bénéficie de la logique des commodités, des services urbains, du réseau de transports et des TER. Elle devient le prétexte d'une recomposition urbaine autour de quartiers souvent en mutation. Sa position urbaine ne remet pas en cause l'équilibre territorial. Une gare implantée sur une frange urbaine permet de densifier et de consolider l'urbanité. Elle est porteuse d'une réflexion sur le projet d'une limite urbaine, d'un nouveau quartier de nature à recoudre les continuités urbaines. Sa position ne remet pas en cause l'équilibre des unités. Par contre, lorsque la nouvelle gare est hors de la ville, loin des transports en commun, des services et des commodités urbaines, elle va développer de la ville. Son implantation remet en cause l'équilibre territorial : elle est consommatrice de foncier fragile (naturel et agricole) et fédératrice de développement urbain (infrastructures, services...). Ces espaces ont-ils une vocation urbaine ? Il vaut mieux prévoir plutôt que subir un urbanisme concrétisé par un défaut.

Pour limiter les impacts de la LGV, une première précaution est le jumelage des infrastructures. Le couloir de la LGV suit un couloir dédié depuis longtemps aux infrastructures : la voie Aurélienne et la RN7. On sait que le jumelage des infrastructures permet de limiter les nuisances et de concentrer les investissements pour protéger l'environnement des nuisances des infrastructures. Par contre, si les infrastructures sont dissociées, on multiplie les impacts et les espaces consommés.

Pour le franchissement des reliefs, le principe mis en œuvre souvent par souci d'économie est celui du remblai/déblai, ce qui crée une coupure visuelle et d'usage sur les collines et dans les vallées. Le passage en tunnel et pont est plus coûteux, mais il assure la transparence d'usage, visuelle et écologique, évite la fragmentation des vallées et des crêtes.

Certains ouvrages sont des événements, des repères qui deviennent des éléments de patrimoine. L'intégration de l'infrastructure résulte d'une qualité d'ouvrage et du site : c'est un projet d'ensemble qui ne se limite pas à l'emprise de l'infrastructure.

Troisième recommandation, la protection des habitations, qui sont en général implantées sur l'adret pour profiter de l'ensoleillement maximum. Une 1^{ère} préconisation est de passer sur l'ubac pour protéger ces habitations. Lorsque c'est impossible, on passe en déblai, ce qui permet de dégager le champ visuel. Dans les séquences urbanisées, les dispositifs de tranchées couvertes et semi-couvertes adaptés à la topographie permettront de contenir les impacts visuels et sonores.

En résumé, sur le sillon permien, les contraintes sont :

- les unités des massifs, PIG, site classé, Natura 2000, ZICO, ZNIEFF, projet de réserve ;
- les cours d'eau et les zones humides (SAGE, champ d'inondation) ;
- les grandes unités d'exploitation viticole (AOC) et de vergers ;
- la présence des infrastructures structurantes et de l'urbanisation.

Il y a des projets :

- recentrer l'urbanisation, projet du quartier de La Pauline, tramway, TPC ;
- pérennisation des unités agricoles ;
- développement du tourisme doux.

Les enjeux sont donc :

- l'implantation d'une gare : gare entre-deux ou gare de frange urbaine ?
- jumelage d'infrastructures, protection des unités, ouvrage ;
- protection des espaces habités.

La vallée du Gapeau est traversée par le couloir transversalement. Les contraintes sont :

- l'unité de la vallée coupée transversalement par le couloir, protections (ZNIEFF, Natura 2000) ;
- les cours d'eau et les zones humides (contrat de rivière, champ d'inondation, SAGE), le réseau souterrain complexe ;
- les oliveraies ;
- la présence des unités urbaines.

Il y a des projets :

- développement urbain cadré ;
- développement touristique.

Les enjeux sont donc :

- le contournement des unités : passage sur les franges ;
- la protection de l'unité par des ouvrages ;
- la protection des espaces habités

Dans la séquence du sud Ste Baume, les contraintes sont :

- l'unité du massif de la Ste Baume, les protections (site classé, ZNIEFF, Natura 2000, projet de parc et de site classé) ;
- le réseau hydraulique aérien et souterrain ;
- les unités d'exploitations agricoles de petite échelle ;
- la présence de l'urbanisation.

Il y a des projets :

- centralité villageoise, extension de zones d'activités ;
- pérennisation des unités agricoles ;
- développement de loisirs « verts ».

Les enjeux sont donc :

- contourner l'unité naturelle de la Ste Baume le plus au sud possible ;
- l'adaptation topographique, les ouvrages ;
- la protection des espaces habités.

En synthèse, nous avons vu que pour les gares, une implantation hors des villes est fédératrice d'expansion urbaine, elle doit mobiliser un projet de territoire. Le jumelage d'infrastructures permet de délimiter les nuisances et de concentrer les investissements. Le contournement permet de préserver l'intégrité des unités. Les ouvrages permettent d'adapter l'infrastructure aux reliefs. Des dispositifs particuliers doivent être mis en œuvre pour la protection des habitations. Ces adaptations pénalisent, pour certaines, les performances de temps de parcours et de coût, mais elles évitent de détruire la qualité du cadre de vie de manière irréversible.

Le projet LGV cristallise une réflexion plus large sur l'ensemble du territoire en termes de développement urbain, agricole et économique, en termes d'identité, de patrimoine. C'est un projet d'ensemble dans lequel le projet LGV et le projet de développement du territoire doivent s'amender pour apporter une plus-value paysagère fonctionnelle et durable.

Ce projet est vu sur 20 ans. C'est le temps nécessaire pour concrétiser un réel projet territorial à l'échelle territoriale, départementale et locale.

De la salle

Je suis favorable à l'implantation d'une gare à La Pauline. Je vois que cette idée est aussi celle qui est défendue par TPM.

Questions du public et interpellateurs

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous avons reçu 16 questions pour l'instant. Je vous propose d'en prendre trois. La première question est la question numéro 3 : Myriam MASUIT, de La Roquebrussanne.

Myriam MASUIT (La Roquebrussanne)

Je me pose la question de l'utilité publique de cette LGV, de son utilité pour le public concerné, qui va la financer. Cette ligne va apporter des millions de touristes, va profiter surtout aux hommes d'affaires qui travaillent à Paris et qui ont une maison secondaire sur la Côte d'Azur, aux entreprises de BTP, etc. Je voudrais poser une question aux hommes politiques : pensez-vous vraiment que la LGV soit d'utilité primordiale dans notre département, alors que nous avons besoin d'écoles, de logements et d'emplois ?

Robert BENEVENTI

La question est vaste. J'ai envie de répondre par une question. En 2020, l'agglomération comptera normalement 600 000 habitants. Ce sera une véritable métropole tournée autour de la rade, avec toutes les activités militaires maritimes, avec le développement de ces activités dans le domaine du public, avec ce que cela représente en termes d'emplois (172 000 emplois aujourd'hui, 200 000 emplois demain). Pensez-vous qu'une telle métropole peut se passer d'une LGV ? En Europe, les métropoles ne sont reconnues comme métropole avec tout ce que cela apporte comme activités,

comme emplois, et tout ce que vous disiez, comme écoles, comme universités, comme équipements culturels, comme équipements sportifs, qu'à partir du moment où elles sont desservies par des infrastructures de haut niveau. Voilà la réponse. Je pense qu'il faut absolument en passer par là.

Myriam MASUIT

On a de l'argent pour financer la LGV, mais pas pour construire des écoles ! Nos enfants en ce moment sont dans des préfabriqués.

Robert BENEVENTI

Le débat est sur la LGV. Si vous voulez changer de débat, on peut changer de débat. Il faudrait que vous me précisiez de quel type d'école il s'agit : école primaire, collège ou lycée.

Myriam MASUIT

Nous manquons d'écoles primaires, nous manquons de logements.

Robert BENEVENTI

Lorsqu'il s'agit de lycée, il faut s'adresser la région, lorsqu'il s'agit de collège, il faut s'adresser au conseil général et lorsqu'il s'agit d'école primaire et maternelle, il faut s'adresser aux communes.

Robert GIRAUDO (CAPRE)

Monsieur Bénéventi est en train de faire un raccourci, en disant que l'activité et le travail dépendent directement des liaisons que l'on peut avoir avec les métropoles. En lisant les documents fournis par la CNDP pour ce débat, j'ai constaté qu'aujourd'hui, le taux de chômage est de 14,4 % à Marseille, 12,7 % à Toulon et 10,2 % à Nice. C'est exactement l'inverse des liaisons TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre une autre question : la question 2 : Christian MOULIN, La Roquebrussanne.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne)

Je voudrais revenir sur la présentation qui a été faite par RFF. Quelques chiffres m'ont un peu interpellé au niveau des temps de trajet. On nous a dit que les temps de trajet augmentaient de 30 % à l'horizon 2020.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Par la route.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne)

Je suis allé à Nice en voiture. En respectant les limitations de vitesse, j'ai mis à peine 1 h 30. Si j'augmente de 30 %, cela me fait 2 heures et vous, vous annoncez 3 heures 25 à 60 km/h. 3 heures 25 à 60 km/h, cela fait 210 km, alors que Nice est distant de 130 km. Pour passer de 1 h 30 à 3 h 25, ce n'est pas 30 % d'augmentation, mais 250 %. Si vous maîtrisez les problèmes sociaux et environnementaux aussi bien que les mathématiques, on a raison de s'inquiéter !

Autre point, quand on dit que le TGV n'est pas polluant. C'est vrai que le nucléaire n'est pas polluant, mais l'extraction de l'uranium et le retraitement des déchets sont polluants : le nucléaire n'est pas si écologique que cela.

Autre point, vous avez dit que des TGV desserviraient St Raphaël, Cannes, etc. par la ligne normale. C'est bizarre parce qu'à Cuers, Monsieur Truphémus a dit exactement le contraire. Il a dit que, une fois qu'on aurait la LGV, plus aucun TGV ne circulerait sur les lignes normales et que c'est pour cette raison que l'on n'aurait pas besoin d'investir un euro sur la ligne normale. Je ne comprends plus.

Lise MERMILLOD (RFF)

Les temps de parcours ont été calculés en heures creuses et en heures de pointe et les projections ont été faites en heures creuses et en heures de pointe. RFF s'est basé sur des études menées par la Direction régionale de l'équipement, qui est nettement plus légitime que RFF pour faire ces calculs et ces prévisions.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Tout à l'heure, on a parlé de temps de parcours entre Marseille et Nice. Ce qu'on affiche entre Toulon et Nice est conforme à ce que vous dites : le temps de parcours augmente d'un quart. L'augmentation de 30 % est l'augmentation moyenne dans la région.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne)

Je ne l'ai pas inventé. Tout à l'heure dans la présentation, Monsieur Gyssels a bien dit 3 h 25 à 60 km/h.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Pour faire Marseille-Nice.

Christian MOULIN

Autant pour moi.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Si j'ai affirmé à Cuers qu'il n'y aurait plus aucun TGV sur la ligne classique, je m'excuse d'avoir été aussi loin. En tout cas, l'intérêt du projet, c'est d'avoir 2 lignes : la ligne nouvelle avec des TGV et la ligne existante avec quelques TGV pour desservir les centres-villes, et des TER, beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Je confirme que la SNCF souhaite continuer à faire passer quelques TGV sur la ligne classique. 33 TGV arriveront jusqu'à Nice dont 5 passeront sur la ligne classique, pour desservir St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Alain Truphémus a dit qu'il ne circulerait pas de TGV sur le tronçon de ligne classique Toulon-Cuers. Il n'a pas dit qu'il ne circulerait plus de TGV sur le réseau classique dans son ensemble.

Jean-Pierre, journaliste

Je voudrais répondre à monsieur sur la consommation des TGV. L'ensemble des trains SNCF consomment 1 % de la production d'électricité en France : la SNCF ne consomme absolument pas d'électricité d'origine nucléaire, puisqu'elle a ses propres centrales.

Philippe MARZOLF (CPDP)

RFF a posé la question à RTE, le Réseau de Transport d'Electricité.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

RTE nous a donné des compléments d'information. 4 sous-stations seraient nécessaires pour alimenter la ligne nouvelle : 1 dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var et 1 dans les Alpes-Maritimes. Ces sous-stations seraient reliées au réseau 225 kV existant. 1 sous-station consomme 40 GWh/an, 40 milliards de wattheures par an. Les 3 sous-stations du Var et des Alpes-Maritimes consommeraient au total 120 GWh, soit 1 % de la consommation totale du Var et des Alpes-Maritimes. Ces 3 sous-stations consommeraient l'équivalent d'une ville de 10 à 15 000 habitants.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Quelle est l'origine de l'électricité consommée par les trains ? Est-ce de la production interne ou de l'électricité achetée à EDF ?

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Je ne peux pas répondre, mais je veux bien me renseigner.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

La production d'électricité propre par la SNCF existe dans les Pyrénées sur les petites lignes. RFF achète l'électricité à EDF et en produit très peu par ses propres moyens. L'électricité qu'elle consomme a les mêmes origines que l'électricité produite en France : elle est nucléaire, hydraulique et thermique.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je propose de prendre la question suivante, la question 9 : Jérôme PICAUVET, Environnement Var.

Jérôme PICAUVET (Environnement Var)

Le tracé définitif doit être arrêté d'ici 4 à 5 ans. Cela ne va-t-il pas poser de grands problèmes aux communes pour élaborer leur PLU, leur POS, etc. à moins que le tracé ne soit déjà décidé ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le PLU est le plan local d'urbanisme. On a déjà eu la question à La Roquebrussanne, qui a dit qu'elle venait d'élaborer son PLU, pour un coût de 400 000 francs, et qu'il était déjà caduc. Qui peut répondre à cette question ? Si fin octobre, RFF décide de continuer le projet, comment les communes pourront-elles modifier ou élaborer leur PLU ?

André GILLET, conseiller à TPM

Les PLU sont élaborés par les communes librement ; le préfet ne fait qu'un contrôle de légalité. Les communes élaborent leur PLU et quand un projet d'intérêt général vient se superposer au PLU, ce n'est que quand le projet est suffisamment précis (bande d'étude de 1 km) que le préfet peut l'imposer à la commune considérée. Cela veut dire que les PLU ne seront pas modifiés à court terme, ils seront modifiés quand le préfet, à la demande de l'Etat, pourra définir une bande d'étude de 1 km.

Jérôme PICAUVET

Nous sommes intimement convaincus que le tracé est déjà arrêté.

Isabelle RAULT

Quelle méthode sera employée pour constituer un projet d'ensemble ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Par rapport au PLU déjà élaboré dans la commune.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je pense qu'il faut procéder par étape. Une bonne échelle pour commencer à réfléchir, c'est l'échelle des SCOT (schéma de cohérence territoriale).

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose d'écouter maintenant Monsieur Beneventi, qui va nous présenter l'étude commandée par TPM sur cette gare plus près du CV. Vous avez 7 minutes.

Robert BENEVENTI, président du SCOT Provence Méditerranée

Bonsoir à tous. Je suis le maire d'Ollioules, une commune qui fait partie de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée. Je suis l'un des vice-présidents de cette communauté, chargé de l'aménagement de l'espace communautaire. A ce titre, j'ai été élu président du syndicat mixte SCOT Provence Méditerranée qui regroupe 31 communes qui vont du Lavandou à St Cyr. Aujourd'hui, nous sommes dans une réunion de proximité mais vous verrez dans notre présentation que nous allons nous intéresser aussi à Nice, tout simplement parce que c'est une ligne pour la région PACA et que l'on ne voit pas comment cette ligne pourrait fonctionner si Marseille, Toulon et Nice, les 3 grandes métropoles de la région, ne se mettent pas d'accord.

A la suite d'une question posée tout à l'heure, j'ai indiqué que notre agglomération de plus de 600 000 habitants selon les prévisions 2020 ne pouvait pas se passer de LGV PACA. A partir de là, nous avons eu un certain nombre de réflexions et de préoccupations qui, pour certaines, ont été bien développées par le cabinet paysagiste tout à l'heure.

Parmi les précautions que nous avons à prendre, limiter les impacts sur les terres agricoles, sur les espaces naturels sensibles et faire en sorte que l'aménagement de notre territoire soit cohérent. Par exemple, si nous souhaitons développer la centralité des villes, ce n'est pas une bonne idée d'implanter une gare à la campagne, parce qu'à ce moment-là, vous créez une autre ville en dehors des villes existantes.

Nous souhaitons également limiter les déplacements. Tout à l'heure, on a parlé des problèmes de pollution. Si on construit des gares trop éloignées des centres-villes, on va avoir des déplacements intempestifs en voiture et ce que l'on gagne d'un côté, on va le perdre de l'autre.

Nous souhaitons aussi faire en sorte de réunir Marseille, Toulon et Nice sur une même idée, de manière à avoir une région qui ait un territoire unitaire et équilibré.

Diapositive 2

Sur le plan national et international, nous souhaitons une LGV PACA qui mette en réseau le chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen. D'un côté, vous avez la LGV Languedoc qui va

vers l'Espagne, ensuite la LGV Méditerranée qui reprend à Nîmes, Avignon, Aix-en-provence et Marseille et ensuite la LGV PACA, qui dessert Toulon, l'Est Varois, la conurbation azurée et se prolonge vers l'Italie.

Diapositive 3

Les trafics arc méditerranéen et intra-PACA représentent 55 % des clients de la LGV PACA. C'est l'un de nos arguments majeurs. Vous constatez que, en termes de public transporté, l'Ile-de-France représente une prévision de 4,6 à 5,1 millions par an, mais les voyageurs intra-région, Marseille, Toulon et la Côte d'Azur, représentent entre 7,6 et 9,9 millions par an, avec 1,4 million possible sur l'Italie, 1,2 million sur le Languedoc et 0,5 million sur l'Espagne.

Diapositives 4 et 5

Cela nous conduit à privilégier le scénario qui passe par Marseille. Cela ne veut pas dire que l'on choisit Nord Toulon, cela veut simplement dire que c'est ce type de tracé qui peut permettre le choix. Tous les autres types de tracé ne permettront pas le choix que nous vous proposons.

Diapositive 6

Dans le scénario approfondi par RFF, la gare TGV de Nord Toulon est éloignée des pôles majeurs de la métropole toulonnaise (30 à 35 minutes de rabattement entre Toulon Centre et la gare TGV en incluant les délais de correspondance et de rupture de charges). Nous ne sommes pas du tout dans notre projet d'aménagement du territoire.

Diapositive 7

L'implantation d'une gare dans les environs de Cuers risque de renforcer la pression périurbaine sur le Centre Var. Qui dit pression périurbaine dit risque de déplacement de l'agglomération et risque de pression foncière énorme autour de la gare. Dans ce contexte, il sera plus difficile de préserver les terres agricoles.

Vous constatez qu'il y a deux tracés : le tracé bleu ciel et le tracé bleu foncé. Le tracé bleu ciel permet de passer par Cuers, mais ne permet pas de desservir Toulon plus près du centre. Par contre, le tracé passant par Marseille permet de desservir Cuers, mais permet également de passer par Toulon Centre.

Diapositive 8

Ce tracé de Cuers est loin de la métropole et loin des sites technopolitains liés à la mer et à la Défense. Je pense que, toutes choses étant égales par ailleurs, aujourd'hui, les métropoles qui sont desservies ont une activité économique et notamment métropolitaine supérieure efficace et que les autres se traînent un peu. On doit pouvoir nettement améliorer l'activité de notre métropole toulonnaise.

Diapositive 9

Nous vous proposons une variante au scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Nice pour rapprocher la gare du cœur de la métropole. En vert le projet qui est proposé par le SCOT et en pointillés bleus le projet sur Cuers. La variante Marseille – Toulon Est – Nice positionne la

métropole toulonnaise sur la LGV de l'arc méditerranéen et induira de ce fait une forte augmentation du trafic TGV au départ de Toulon, vers Paris, vers les autres villes de province, mais aussi pour les déplacements internes à PACA.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il vous reste une minute.

Robert BENEVENTI

Hou là, il faut aller vite !

Diapositive 10

Je passe rapidement, pour vous présenter le type de tracé qui a été étudié par le SCOT Provence Méditerranée.

Diapositives 11 et 12

Nous avons étudié une proposition à un niveau de détail avant-projet sommaire pour en asseoir la faisabilité technique et cerner les impacts potentiels sur l'environnement et l'agriculture dans l'optique de les minimiser.

J'arrive à ma conclusion. Je suis obligé d'aller vite, mais je répondrai aux questions.

Diapositive 13

Je passe vite. Il y a 18 km supplémentaires et il y a un surcoût de 400 à 450 millions d'euros.

Diapositive 14

Ce type de tracé nous permettrait de répondre à plusieurs besoins : passer dans le centre de Toulon et pouvoir desservir Nice dans de meilleures conditions. Avec les propositions que nous faisons, c'est-à-dire la possibilité technique de faire rouler le TGV jusqu'à 350 km/h entre Aix et Lyon et même au-delà (gain de 12 à 14 min de gain), de passer à 200 km/h dans la vallée de l'Huveaune (gain de 6 à 7 minutes) et enfin un positionnement de la gare de Nice permettant plus tard une jonction vers l'Italie plus facile avec un gain potentiel de 5 minutes, ce type de tracé permettrait aux Niçois d'avoir un direct Nice-Paris en 3 h 45 voire en moins de 3 h 30.

Ainsi, la LGV PACA combinera deux sources de rentabilité : les déplacements rapides vers Paris au départ de la Côte d'Azur, de l'Est Var et de la métropole toulonnaise d'une part et les déplacements intercités notamment grâce à la mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen d'autre part. La LGV répondra aux besoins des trois métropoles Marseille, Toulon et Nice, ce qui est une condition nécessaire à sa réalisation.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je rappelle que l'étude commandée par TPM est disponible sur le site Internet de la commission et en version papier dans les trois bureaux de Marseille, Toulon et Nice.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Cette solution coûterait 400-450 millions d'euros de plus. Par rapport à la présentation que j'ai faite tout à l'heure, attention à tous ces paramètres. Comme on descend vers le sud, à l'est de Toulon, il y a 15 km de plus : on rallonge donc le temps de parcours global. Voilà les deux observations principales. Bien sûr, cette solution est intéressante, mais je fais deux remarques tout de suite.

Philippe MARZOLF (CPDP)

350 km/h dans la vallée du Rhône et 200 km/h dans la vallée de l'Huveaune, est-ce possible techniquement ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Pour le passage dans Marseille, RFF a précisé sa position. On passe en surface à la sortie du tunnel du TGV Méd, à 200 km/h ; ensuite, il y a le tunnel qui passe dans Marseille et qui ressort dans la vallée de l'Huveaune. Par contre, dans la vallée de l'Huveaune, RFF reste avec des hypothèses d'une vitesse de 130 km/h dans ce secteur pendant 4-5 km avant de repartir en souterrain.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Pour nous, cette gare est mieux placée qu'une gare à Cuers, car elle est plus proche du barycentre des populations de l'agglomération et que TPM propose un projet urbain autour : c'est a priori une très bonne solution.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre d'autres questions. Je passe la parole à Jean-Jacques VAURY, ce Toulon Var Déplacement.

Jean-Jacques VAURY (Toulon Var Déplacement)

Pourquoi certains dont le maire de Toulon déclarent que la gare de Toulon centre ne peut être aménagée en gare TGV ? Ce serait mieux que la gare de La Pauline.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Pour éclairer tout le monde, RFF peut-il présenter les études faites sur la gare de Toulon Centre ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

RFF a étudié un scénario de passage de la ligne par Toulon Centre. Ce scénario consiste à réutiliser les infrastructures existantes à la traversée de Marseille et de Toulon et à construire des sections de ligne nouvelle aux environs d'Aubagne et à l'ouest de l'agglomération toulonnaise. Ce scénario nécessitera de lourds investissements sur le réseau existant pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire à la traversée de Marseille et de Toulon. Quand on veut avoir la grande vitesse et aussi la grande capacité, on doit mettre à 4 voies la traversée de Marseille et de Toulon. Ce scénario a été évalué à 5,9 milliards d'euros. Il dégrade malgré tout les temps de parcours du projet à destination de la Côte d'Azur. Vous savez que le temps de parcours est une dimension importante pour la rentabilité du projet et pour l'attractivité du service pour détourner des clients de l'avion vers le train. Le marché de la Côte d'Azur est un marché important. Quand on est dans un scénario où l'on réutilise les infrastructures existantes à la traversée de Marseille et de Toulon, on arrive à des temps de parcours Paris-Nice sans arrêt intermédiaire de 4 h 05. On peut améliorer ce temps en shuntant St Charles et en faisant une gare nouvelle à Blancarde : ce sont 400 millions d'euros supplémentaires pour un Paris-Nice en 4 h. A contrario, si on passait dans le haut Var, on pourrait obtenir un temps de parcours de 3 h 35 pour Paris-Nice. Compte tenu de la lourdeur des investissements, ce scénario qui passe par le centre de Toulon présente une rentabilité socioéconomique moins bonne que celle des scénarios à 2 axes. Ces scénarios à 2 axes ne présentent pas que des qualités, puisqu'ils supposent une gare dans les environs de Cuers qui est loin de l'agglomération. La solution de La Pauline est plus satisfaisante pour l'agglomération. Il faudra mener des études complémentaires pour comparer l'avantage en termes de fréquentation. Avec une gare à La Pauline, la fréquentation de la LGV serait plus élevée, mais l'investissement serait plus important. Avec une gare plus éloignée du cœur de l'agglomération, la fréquentation serait moindre, mais l'investissement serait moins important.

Robert GIRAUDO

La construction de la LGV n'empêchera pas la construction d'un nouvel aéroport aux environs du Luc, puisque la LGV ne permettra de reporter, dans le meilleur des cas, que 1,2 million de voyageurs de l'avion vers le train, alors que la fréquentation de l'aéroport de Nice va passer dans les prochaines années de 9 à 16 millions de passagers, ce qui est au-dessus du seuil de saturation de Nice (13 millions selon RFF). Pourquoi mettre en avant l'argument du temps de parcours Paris-Nice pour prendre des parts de marché à l'avion puisque, avec ou sans LGV, l'aéroport de Nice sera saturé ?

Robert BENEVENTI

Je suggère de profiter de l'aéroport d'Hyères pour désengorger l'aéroport de Nice

Lise MERMILLOD (RFF)

Les prévisions de RFF ont été faites à niveau d'offre aérienne identique par rapport à l'offre actuelle. Or il ne fait pas de doute que les compagnies aériennes profiteront de la mise en service d'une nouvelle infrastructure pour redéfinir leur offre et la réorienter vers les vols internationaux.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Un représentant de la DGAC est dans la salle et va vous répondre.

Jacques MONIER (DGAC)

C'est le nombre de mouvements d'avions que peut recevoir une piste qui fait la saturation et non le nombre de passagers. Je confirme que le report de passagers de l'avion vers la LGV (de 800 000 à 1,2 million) équivaut à 3 ans de croissance de l'aéroport de Nice.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Nous prenons la question suivante : la 12 : Suzanne Laugier, CAPRE, Rocbaron.

Suzanne LAUGIER (CAPRE)

Il est vrai que, sur la ligne Paris-Marseille, le report vers l'avion a bien fonctionné, mais il faut voir que Marignane et Orly sont très mal desservis. Il faut ajouter à cela la véritable paranoïa des aéroports au niveau de la sécurité : les gens en ont assez, ils préfèrent prendre le TGV qui va d'une ville à une autre. Ce n'est pas du tout évident que le report de l'avion vers le train fonctionnera de la même façon avec l'aéroport de Nice, parce que l'aéroport de Nice est bien desservi et que le temps de parcours en avion sera toujours beaucoup plus court que le TGV. Les pressés continueront à prendre l'avion et les autres prendront le TGV, mais comme ils ne sont pas vraiment pressés, pourquoi le TGV ?

Je voudrais parler aussi de la problématique du fret routier. On ne se pose pas la question de savoir comment limiter la fréquentation des routes et des autoroutes par les poids lourds à la source. Les camions font souvent voyager plusieurs fois des marchandises dans un sens et dans l'autre. Cela est dû au flux tendu, à la concentration des marchandises pour les grandes surfaces... On ne se pose pas cette question, on fait des prospectives sur le nombre actuel en disant : il y en aura plus. A croire qu'on ne sera jamais intelligent, qu'on ne s'attaquera jamais au problème à la base et qu'on ne saura jamais limiter les transports de fret par route. Essayons d'être intelligents !

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Ce qui est important pour le voyageur, c'est le temps de trajet porte-à-porte. Ainsi, sur Paris-Marseille, la part de marché du train est passée de 40 à 65 % depuis la mise en service de la LGV Méd et, sur Paris-Nice, la SNCF prévoit de passer de 28 % de parts de marché aujourd'hui à près de 50 % si elle peut proposer un temps de trajet de 3 heures 40.

Suzanne LAUGIER

Comment la décentralisation sera effective si on continue à construire les tracés de Paris à la province ?

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Les liaisons TGV province-province sont celles que la SNCF développe le plus.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Les marchandises se déplacent en fonction du prix : les poids lourds traversent la région PACA pour aller d'Espagne en Italie, parce que le péage est gratuit au Perthuis et à Vintimille et payant à Fréjus (140 euros). Que peut-on faire ? Le droit européen nous autorise à prélever des péages quand on traverse une frontière sensible. On peut aussi, c'est ce que font les Allemands depuis deux ans et les Suisses depuis cinq ans, on peut aussi faire payer un peu plus les poids lourds quand ils sont en dehors des réseaux d'autoroute. Quand on fait la somme de tout cela, on a de quoi stopper la croissance des poids lourds et de quoi financer des projets de transports ferroviaires.

Lise MERMILLOD (RFF)

Pour le transport de marchandises international, il faut apporter des solutions performantes : le cabotage maritime et la construction d'un axe ferroviaire dédié pour le fret de Lisbonne à Kiev en passant par le Lyon-Turin. En revanche, le transport de marchandise local continuera à circuler sur la ligne classique Marseille-Vintimille.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de passer la parole à Robert GIRAUDO, qui va nous expliquer la position de la CAPRE en 7 minutes.

Robert GIRAUDO, CAPRE, Association pour la protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban (APEVV)

Je voudrais commencer cette intervention en remerciant la CPDP pour la possibilité qu'elle a donnée à la Coordination provençale pour le respect de l'environnement (CAPRE) que je représente ce soir de s'exprimer officiellement sur le projet de LGV. En effet, en dehors des débats organisés par la CNDP, il faut bien reconnaître qu'il est très difficile pour le public de s'informer et d'entendre les arguments qui nous conduisent à dire que ce projet est une véritable menace pour l'environnement en général et pour celui du Centre Var en particulier. On ne compte plus les réunions annulées faute d'avoir obtenu des salles municipales ni les informations tendancieuses transmises au citoyen avec des fonds départementaux et régionaux. Pour préciser mes propos, je citerai par exemple le Conseil général du Var qui diffuse une information erronée sur le financement de la ligne nouvelle, alors que nous avons appris, lors de ce débat, que rien n'était réglé si ce n'est l'assurance que la majeure partie de la facture sera à la charge du contribuable de la région PACA.

Je voudrais aussi m'élever contre le discours d'un certain nombre d'élus qui disent à leurs électeurs : « Vous savez, ce projet est vraiment impensable chez nous car il détruirait nos richesses agricoles ou naturelles et il nous apporterait des nuisances importantes. Je me battraï donc avec vous pour qu'il ne passe pas ici, mais enfin vous comprendrez que l'on ne peut pas être contre ce

projet s'il passe ailleurs. » Eh bien non, messieurs les élus, le projet n'est pas à nuisance variable en fonction de l'atteinte de son propre jardin. Pour la CAPRE, c'est clair, ni ici ni là-bas, car où que ce soit, la LGV PACA ne constitue pas une opportunité pour le département du Var. Cette affirmation est largement justifiée par notre analyse des avantages supposés de la ligne nouvelle qui nous sont présentés depuis des mois par RFF et les partisans du projet. Ceux-ci nous disent que la LGV serait bénéfique pour le développement du département, le désengorgement des voies routières, le transport du fret, les liaisons TER et la pollution atmosphérique. Ainsi, on nous rebat les oreilles avec des « Avec la LGV moins de pollution atmosphérique car le train produit moins de gaz à effet de serre au kilomètre / passager que la voiture ! » On pourrait croire cette assertion car, toutes choses étant égales par ailleurs, le train produit moins de gaz à effet de serre au km/passager que la voiture, mais dans le cas de la LGV, il ne s'agit pas de remplacer l'un par l'autre mais d'augmenter globalement le nombre de kilomètres parcourus, en trouvant de nouveaux usagers (3 à 8 millions d'après les chiffres fournis par RFF). Il s'agit aussi d'augmenter la fréquence des déplacements pour les cadres supérieurs et les catégories les plus aisées de la population (en leur permettant de faire des trajets domicile / lieu de travail sur des distances qui sont dissuasives à l'heure actuelle). Alors, on peut être certain que le volume de gaz à effet de serre dégagé sera plus important si la nouvelle ligne voit le jour que si l'on reste dans la situation actuelle.

RFF nous dit : « Avec la LGV moins de bouchons et plus de risque de voir la nécessité de construire une nouvelle autoroute ou un nouvel aéroport au Cannet des Maures ! » Encore une fois, l'argumentation est fantaisiste car une offre supplémentaire en moyens de transport n'a jamais fait reculer de façon durable l'utilisation des réseaux routiers, autoroutiers et aéroportuaires. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder la région parisienne qui concentre le plus grand nombre de dessertes TGV, le réseau TER et de transports en commun, aéroports compris, le plus dense de la nation et qui, en même temps, connaît les problèmes de circulation les plus importants. La nature a horreur du vide. Si provisoirement, la LGV venait à faire baisser la fréquentation de l'A8, l'appel d'air ainsi produit inciterait des automobilistes qui s'abstiennent aujourd'hui à emprunter cette voie de circulation et très rapidement, le seuil de saturation serait de nouveau atteint.

Par ailleurs, concernant l'aéroport du Cannet des Maures, c'est justement la proximité d'une gare LGV qui conditionnerait sa réalisation.

RFF nous dit : « Avec la LGV plus de ferroutage et de TER ! ». Alors là, on peut dire que RFF nous prend pour des benêts pour rester gentils. Premièrement, et RFF ne le cache pas, une ligne LGV ne peut servir au transport du fret pour des raisons de poids des convois. Plus dangereux, la ligne existante n'est pas dimensionnée pour le transport du fret du fait que de nombreux tunnels ne sont pas au gabarit des conteneurs, qui représentent désormais la grande majorité du volume de marchandises. Ceci est certainement lié au fait que la SNCF possède une filiale spécialisée dans le transport routier (la FERCAM qui est l'une des plus grosses entreprises européennes et que la SNCF n'entend pas se faire une autoconcurrence). Alors, il faudrait que l'on arrête de nous servir n'importe quelle justification. Par ailleurs, si on utilise l'argent nécessaire pour la construction de la nouvelle ligne, il est fort peu probable qu'il reste quelque chose dans les caisses de la région et du département pour financer les lignes TER et la mise aux normes fret de la ligne existante.

RFF nous dit : "la LGV est indispensable au développement touristique du département !" Ah bon ? Je pensais que le département du Var était déjà le premier département touristique de France. Je pensais aussi que dans le Var, c'était l'arrière-pays qui était en progression au détriment de la côte. Et j'imaginai que l'explication de ce phénomène était la surfréquentation et le bétonnage intensif des Alpes-Maritimes et du littoral varois. Je pensais naïvement que l'importante progression des

coûts de l'immobilier et la difficulté de trouver un terrain pour un jeune du pays, pas forcément millionnaire en euros, était la preuve que notre département était au contraire en expansion trop rapide à l'heure actuelle. J'étais certain que le bon sens était plutôt de freiner autant que faire se peut cet emballement, dans lequel personne n'a rien à gagner hormis les promoteurs immobiliers et les spéculateurs. Alors non, l'arrivée de la LGV ne serait pas une bonne nouvelle pour le Var car elle accélérerait encore le phénomène d'épuration sociale qui sévit sur Marseille depuis la mise en service du TGV (voir article du Nouvel observateur paru récemment sur le sujet).

Nous venons de voir que cette ligne n'est pas justifiée pour l'avenir du Var, mais en plus nous allons démontrer que ce projet viendrait consommer quelques-uns des espaces naturels les plus remarquables de la région et notamment du département du Var, espace qui constitue le fonds de commerce d'une économie basée sur le respect de l'environnement et la mise en valeur des richesses écologiques exceptionnelles de nos campagnes. C'est pourquoi nous considérons que dans ce projet le risque de tuer la poule aux œufs d'or est immense.

Comme exemple de la problématique, nous pourrions parler du sillon permien dont la plaine des Maures constitue le noyau central. Vous voyez ici l'appel que les plus grands naturalistes avaient lancé pour sa protection en 1992. Parmi les signataires, on pouvait trouver Marcel Barbero, Jean Dorst, Théodore Monod, Pierre Pfeiffer, François Ramade, Hubert Reeves et bien d'autres. Cet espace renferme en effet 228 espèces animales et végétales présentes sur les listes de protection régionales, nationales et internationales et il a fait l'objet d'un projet d'intérêt général depuis 1997. Voici le texte exact du ministre de l'environnement qui a lancé la procédure du PIG : « La plaine des Maures, ensemble naturel dont la richesse biologique et paysagère a été confirmée par des études récentes, est une zone d'intérêt majeur pour la protection du patrimoine naturel méditerranéen. Proposée pour figurer sur la liste des futurs sites protégés au titre de la directive européenne habitat, cette région ne fait actuellement l'objet d'aucune mesure de protection réglementaire là où des projets d'équipement lourd et des aménagements diffus ont menacé et menacent encore son intégrité. Par ailleurs, la Commission européenne a mis en demeure la France d'assurer la préservation des milieux naturels de cette région. Une protection réglementaire et une politique foncière doivent donc être mises en place rapidement. » C'est ainsi que tout ou presque des mesures du droit français ou européen se retrouvent proposées par l'Etat français pour ces espaces. Les inventaires réalisés depuis maintenant 6 ans viennent chaque jour confirmer la richesse des milieux et allonger la liste des espèces protégées qui y trouvent un dernier refuge.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une minute, monsieur Giraud.

Robert GIRAUDO

Alors, quels seraient les effets prévisibles de la LGV sur les tracés probables ? Au plan des milieux et des espèces, destruction de plusieurs centaines de milliers d'hectares de zones naturelles extrêmement riches, coupure des espaces ouverts et cloisonnement supplémentaire pour les espèces animales terrestres, destruction des zones AOC risquant d'entraîner des mesures compensatoires sur les zones naturelles non encore impactées, bruits et nuisances lors de la construction de la ligne très défavorables à certaines espèces d'oiseaux nicheurs.

Au plan hydrologique, captation des sources, assèchement des zones humides traversées par le tracé, désorganisation des écoulements de surface entraînant de graves conséquences sur les milieux avoisinants.

Au plan paysager, la qualité du paysage, principal atout du centre Var, se trouverait, gravement dégradée par une saignée indélébile. Ce constat est d'autant plus regrettable lorsque l'on entend de plus en plus les politiques français et notamment le premier d'entre eux, fustiger sans ménagement l'attitude de certains pays tropicaux ou équatoriaux qui ne prennent pas suffisamment de mesures pour protéger les dernières grandes forêts primaires de la planète. « Chaque espèce qui disparaît est une perte incommensurable pour l'humanité », disent-ils. Eh bien justement, nous nous trouvons dans le même cas de figure dans la région et notamment dans la plaine des Maures. Le projet de LGV, s'il voyait le jour, conduirait de façon mécanique et inévitable à la disparition d'espèces animales et végétales endémiques de notre région car, pour certaines de ces espèces, les équilibres qui leur ont permis de traverser les millénaires et de survivre jusqu'à nous sont très fragiles et l'interdépendance des milieux est telle que la moindre perturbation entraînerait leur disparition. Alors, comment pouvons-nous demander aux autres de faire chez eux ce que nous refusons de faire chez nous ?

Le bilan général du projet est le suivant.

Avantages attendus :

- Gain de temps minime (maximum 1 h 30 pour un Paris- Nice sans aucun arrêt) sur le trajet de gare à gare qui ne tient pas compte du temps nécessaire pour atteindre les gares nouvelles ;
- Possibilité d'augmenter le trafic TER sur la ligne actuelle qui ne tient pas compte du coût de la ligne nouvelle qui va grever les finances régionales pour des décennies et empêcher la mise aux normes fret de la ligne .

Inconvénients :

- Patrimoine naturel détruit ;
- Système hydrologique dérégulé ;
- Paysage défigurés ;
- Agriculture (AOC notamment) menacée ;
- Expropriations ;
- Nuisances sonores ;
- Explosion démographique dans les zones proches des nouvelles gares ;
- Pression foncière intolérable pour les autochtones ;
- Coût de plusieurs milliers d'euros pour chaque habitant de la région.

Alors à vous de choisir.

Robert BENEVENTI

C'est une vision d'aménagement du territoire qui peut être exposée : ce sera aux électeurs et à ceux qui vivent dans notre région de dire quel mode de vie ils souhaitent avoir. Avec cette logique, on pourrait supprimer la voie ferrée actuelle ou l'autoroute.

[Protestations dans la salle]

Vous avez une drôle de manière de voir le débat public. En fait, vous souhaitez un débat à sens unique. Si vous permettez, vous me laissez m'exprimer jusqu'au bout et ensuite, vous direz ce que vous en pensez vous-même.

Chaque fois qu'on fait un équipement d'aménagement public, on a ce type de débat. C'est un choix de mode de vie et c'est dans l'urne que cela se passe. Il y a des équipes qui se sont présentées dans toutes les communes et à peu près partout, le choix a été clair. En fonction de cela, on essaye de proposer un avenir.

Prenons un exemple. Dans notre département, nous avons plus de 20 000 étudiants : la moitié sont reçus à l'Université du Sud Toulon Var et nous ne pouvons pas recevoir tous les autres parce que nous ne sommes pas suffisamment équipés. Cela veut dire que, dans le futur, il faudra doubler notre université. Pour la doubler, il faudra des professeurs, il faudra des équipements, chaque fois il y a un impact. Alors on peut penser totalement autrement, c'est une manière de voir.

Je crois que ce type d'équipement ne va pas se faire sans étude d'impact, sans protection de la nature, sans protection des espèces. Il y aura des analyses faites localement et des mesures prises, je suppose, pour éviter tout cela.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Les propos de Monsieur Beneventi sont clairs.

Robert GIRAUDO

Vous parlez des élections, mais il faudrait que le citoyen soit informé honnêtement. Or aujourd'hui, hormis dans cette enceinte, le citoyen n'est pas informé honnêtement. Quand les publications du Conseil général contiennent des informations dévoyées, ce n'est pas normal, parce que ces publications sont payées avec de l'argent public. Quand on voit des associations qui ont touché des fonds publics pour porter la bonne parole de RFF de ville en ville, ce n'est pas normal.

Concernant les espaces sensibles, comme en tout, il y a des seuils de saturation. La nature peut respecter une certaine atteinte, mais actuellement, on est à la limite de la rupture. Il faut en être conscient. Quand l'autoroute Toulon-Le Luc a été construite, des études ont été faites et les ingénieurs ont travaillé pour essayer de faire quelque chose d'écologique, mais le résultat est une catastrophe. Ce sera pareil pour la LGV.

Robert BENEVENTI

Nous avons la chance de vivre dans un département où 62 % du territoire est constitué d'espaces naturels et boisés classés : c'est quand même un sacré atout. Les infrastructures consomment peu. Parmi tous les tracés, celui qui est proposé par le SCOT est celui qui consomme le moins d'espace car une grande partie se passe en tunnel.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Indépendamment du réseau Natura 2000, la réglementation française impose la protection des espèces menacées. Monsieur Giraud nous a expliqué qu'on avait arrêté la construction d'une autoroute à cause d'un scarabée. Je pense que, si la LGV PACA devait risquer de faire disparaître des espèces endémiques de la vallée de la plaine des Maures, la réglementation imposerait la non réalisation du projet.

Lise MERMILLOD (RFF)

Vous avez parlé de nos ambitions par rapport au fret, mais je pense que nous sommes tout à fait d'accord, puisque nous n'avons pas prévu de faire passer du fret sur la LGV, mais de le laisser sur la ligne classique.

Vous avez ensuite parlé des déplacements qui seraient générés par la LGV. Il est vrai qu'un meilleur service augmente le nombre de déplacements, mais au final la balance entre le volume des passagers qui sont reportés d'un mode plus polluant vers un mode moins polluant est positive.

Vous avez dit ensuite que RFF avait écrit quelque part que la LGV est indispensable pour le développement du tourisme dans le Var. Mais RFF ne s'est pas du tout occupé de la question du tourisme.

Ensuite, vous avez parlé d'une nouvelle gare qui entraînerait la construction d'un nouvel aéroport. Là non plus, ce n'est pas lié.

Pour finir, le discours n'est pas « si on a une LGV, on n'aura pas un aéroport en plus ou une autoroute en plus ». Il est : « si on a une LGV, on propose aux citoyens un autre mode ». Le choix reste dans les mains du citoyen.

Ensuite, par rapport au report de la route, on a parlé de 5 000 voitures par jour. Ce n'est pas un appel d'air qu'on crée sur les routes, parce que sur les routes, ce sont 130 000 véhicules/jour qui circulent. Ce ne sont pas du tout les mêmes échelles. On n'entend pas, avec la LGV, capter tous les trafics et supprimer toutes les voitures et tous les avions.

En 2020, il y aura 720 millions de déplacements dans la région PACA à croissance constante, si on prolonge les tendances. Le projet présenté par RFF permet de répondre aux besoins de déplacements périurbains par des TER et aux besoins de déplacements entre les agglomérations de la région par des trains intercités à grande vitesse. Et vous, proposez-vous pour répondre aux besoins de déplacement à l'horizon 2020 ?

Robert GIRAUDO

Si la LGV est construite un jour, les déplacements vont augmenter encore plus.

Si je vous ai bien compris, vous dites que la LGV ne va pas régler les problèmes de saturation routière puisqu'elle ne captera que 5000 véhicules par jour sur 130 000, n'empêchera pas la construction d'un 3^{ème} aéroport, n'est pas faite pour le fret. J'en arrive à croire ceux qui disent que la LGV n'est faite que pour les hommes d'affaires qui viennent pour passer le week-end.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Je vous donne des chiffres. Nous avons fait une enquête assez récemment sur le TGV Paris-Marseille. Sur Paris-Marseille, 35 % des voyages sont faits pour des motifs personnels et privés : ce sont souvent des gens qui voyagent seul ou à deux, ce sont des gens qui vont voir leur famille, ce sont des étudiants qui voyagent. Sur Paris-Marseille, 17 % des voyages sont faits pour des motifs de tourisme-vacances.

De la salle

L'enquête a été réalisée au mois de mars.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

En effet. Nous avons une autre enquête qui est faite avec la Sofres depuis 12 ans. On interroge 20 000 foyers toute l'année sur leurs déplacements longue distance à plus de 100 kms. C'est une enquête qui concerne tous les déplacements tous modes de transport confondus. Selon cette enquête, 84 % des voyages TGV sont faits pour des raisons privées et loisirs, dont 17 % pour le tourisme.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous passons à la question suivante, la question numéro 8 : Noël PORREAUX, de Six-Fours.

Noël PORREAUX (Six-Fours)

J'avais posé plusieurs questions.

Le billet Toulon-Paris en low cost coûte 39 euros. Est-ce que la SNCF peut faire un tarif TGV à ce prix-là ? Cela m'étonnerait.

Le transport fait par AREA dans la vallée de la Maurienne va sur Turin. Marseille et Toulon ne sont pas concernées.

J'ai oublié ma dernière question.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Si vous voulez, on peut vous la relire : « Le Var étant le seul perdant dans ce projet, je souhaite qu'après que RFF dévoile ses projets d'amélioration sur la ligne existante, la population du Var soit consultée par référendum. »

Noël PORREAUX (Six-Fours)

RFF a fait des études pour améliorer la ligne existante, mais elle ne veut pas poursuivre les travaux. Qu'elle fasse d'abord ces travaux-là, ensuite, on verra avec les nouveaux matériels les améliorations qui sont apportées aux temps de circulation et on pourra se poser la question si vraiment la LGV est intéressante. Il faut faire voter les gens : c'est cela la démocratie.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La loi qui a mis en place la CNDP a également instauré les référendums d'initiative locale. Pour l'instant, un référendum d'initiative locale ne peut être organisé par une collectivité que si celle-ci a la compétence du projet qu'elle veut soumettre au référendum. Or la compétence sur les lignes à grande vitesse est nationale.

Noël PORREAUX

Je voudrais terminer en vous lançant une petite raffarinade : « Je vous ai écouté, je vous ai entendu, mais je suis déterminé et j'irai jusqu'au bout. »

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je propose de passer la parole à Monsieur Matteodo, qui propose une solution non pas par Toulon Est, mais par Toulon Ouest.

Jacques MATTEODO, ingénieur retraité

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

Ce projet, dénommé « version 2A », se débranche de la LGV Méditerranée au sud de la gare d'Aix. Il passe en dehors de la gare de Marseille, il passe par les Pennes-Mirabeau, la Blancarde, Aubagne, pour se diriger vers la gare souterraine de La Seyne, située entre l'Escaillon, Toulon et la gare SNCF actuelle de La Seyne-sur-Mer.

Cette nouvelle gare sera interconnectée avec la gare de Toulon, avec des liaisons toutes les 7 minutes à peu près, avec en surface une gare routière multimodale avec parking à 2 étages, un payant et un gratuit.

Cette version 2A permettrait de proposer une alternative performante à la congestion routière de la région PACA.

Cette version apporterait une solution satisfaisante aux lourds enjeux économiques, sociologiques, fonciers, urbanistiques, environnementaux.

En plus, elle présente un meilleur rapport qualité/prix que les autres tracés proposés.

Elle est la plus adaptée aux besoins de la population, car c'est une synthèse des « revendications » de la population.

Cet investissement coûte moins de 5 milliards d'euros, avec les meilleures performances en temps de parcours.

C'est un outil majeur de valorisation de notre territoire.

Cette gare est située dans une zone à faible densité urbaine, aux confins de 3 communes, Toulon, la Seyne et Ollioules, et reliée aux grands axes maritimes et aéroportuaires, touristiques et autres.

Elle permettra d'ouvrir le Var sur la Méditerranée et de l'insérer dans les grands courants d'échanges, ce qui est porteur d'avenir pour les jeunes.

De plus, une liaison par catamaran permettrait de relier l'aéroport d'Hyères, sans les inconvénients de la circulation routière. Le départ se ferait à la gare de Brégaillon, qui sert aussi de liaison avec les ports de l'Italie, Gênes ou autres.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Une minute, monsieur Mattéodo.

Jacques MATTEODO

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

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci monsieur Mattéodo.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Par rapport au scénario sud Arbois, la proposition de Monsieur Mattéodo implique une gare souterraine supplémentaire, et donc des coûts supérieurs, et un allongement du linéaire de ligne

Jacques MATTEODO

Oui, mais on compense par ailleurs. J'évite de traverser Marseille, et donc j'économise tous les ouvrages dans Marseille.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il faut demander à la ville de Marseille si elle est d'accord

Jacques MATTEODO

Beaucoup de voyageurs prennent le TGV à Aix plutôt qu'à Marseille, à cause des problèmes de stationnement à la gare St Charles.

Philippe MARZOLF (CPDP)

De toute façon, vous présenterez votre solution le 16 juin.

Nous passons à la question suivante : Myriam PIPINO, de l'Association des pays de la Ste Baume, Mont Aurélien, Plateau de l'Issole.

Myriam PIPINO (Association des pays de la Ste Baume, Mont Aurélien, Plateau de l'Issole)

Moi, j'ai l'intime conviction que le tracé est déjà fait et passera certainement le long de l'autoroute, puisque ce sera le tracé le moins cher et le plus rapide. Les Romains le savaient déjà. La LGV traversera le Var d'est en ouest sans s'arrêter : les Varois subiront les nuisances, payeront l'infrastructure, mais continueront à aller jusqu'à Aix Arbois pour prendre le TGV. Où est l'utilité publique pour les Varois du Centre Var ? Je pense, je le répète, que le tracé est déjà fait. Il était déjà fait en 1990.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Oui mais en 90, il n'est pas passé.

Bernard GYSSELS (RFF)

Je voudrais rappeler qu'il y a 20 scénarios. Certains scénarios quittent le secteur de l'autoroute pour descendre vers la Roquebrussanne, mais dans la famille à 3 axes, vous avez soit le Centre Var soit le haut Var. Ce sont des hypothèses qui ont été mises à l'étude. Je voudrais rappeler qu'aujourd'hui, contrairement à ce que vous dites, aucune décision n'a été prise par RFF. Il faudra attendre 3 mois suivant la publication du bilan et du compte-rendu de la CPDP pour expliquer quelle décision sera prise.

Hélène TROMPETTE

Dans 3 mois, quel type de décision sera prise ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Je ne peux pas répondre : la décision sera prise en commun avec les partenaires et l'Etat.

Hélène TROMPETTE

Les faisceaux vont-ils être déterminés de façon semi-définive ou va-t-on rester encore avec deux, trois scénarios ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Aujourd'hui, RFF ne peut pas vous apporter de réponse précise. Si une décision de poursuivre est prise, ce sera un, deux ou trois couloirs. Supposons qu'il y ait un consensus sur une solution. A ce moment-là, je pense que l'on partirait en étude préliminaire sur un couloir. Ensuite, les couloirs se rétréciraient pour passer en étude préliminaire et en étude d'avant-projet. Au fur et à mesure que l'on avance, le couloir se rétrécit et le tracé se précise, en concertation avec les personnes et les mairies concernées. Tout ceci se fait en concertation.

Un participant

Vous parlez au futur et non au conditionnel, comme M. Falco !

Bernard GYSSELS (RFF)

Le maître d'ouvrage peut soit abandonner le projet, soit le modifier, soit repartir sur une solution qui aurait obtenu le consensus dans le débat. Tout est ouvert aujourd'hui.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je propose de donner la parole à Madame Chaix, de l'association Stop Nuisance Cuers.

Michèle CHAIX, Association Stop Nuisance Cuers

Bonsoir, je serais presque tentée d'intituler notre présentation « le nouveau ferroviaire ». J'ai découvert cela et j'ai trouvé cela très bien. Nous avons une certaine vision des choses.

Une connaissance approfondie du dossier des études de RFF, une écoute attentive des acteurs participants au débat nous ont amené à essayer de comprendre l'intérêt général d'une éventuelle opportunité de cette LGV PACA devenue LGV littorale pour desservir uniquement les 3 métropoles Nice, Toulon, Marseille. Notre association, très présente aux réunions, invitée aussi par les comités de ligne TER, peut vous présenter ses réflexions. Notre village, gare nouvelle Toulon Nord, se trouve fortement impacté dans tous les scénarios approfondis. Nous avons réagi et proposé aussi notre cahier d'acteurs, immédiatement retenu par la CPDP. Il est à noter que nos propositions alternatives, réitérées par le Collectif TGV Sud Var et de nombreux autres acteurs, ont conduit à la CPDP à commanditer un dire d'experts tel que présenté par Monsieur Marzolf.

Nous rappelons ici la contribution du conseil municipal de Cuers au débat public concernant le projet de LGV PACA : avis défavorable aux scénarios dit littoral et Ste Baume, rejet de l'implantation d'une gare TGV Toulon Nord. Dans la présentation de ses études, RFF nous dit. A quelle question a-t-on cherché à répondre ? Au besoin de déplacement croissant à l'intérieur de la région. Concernant le Var, à cette question nous répondons : la LGV et le positionnement de la gare nouvelle Toulon Nord ne feront qu'amplifier la saturation routière autour de l'agglomération toulonnaise avec pour bonus une perte de temps pour le voyageur. Deuxièmement, la nécessité d'une desserte TER de qualité et de régularité avec réouverture effective des gares délaissées. La plupart de ces gares TER offre des parkings gratuits, à ce jour. Troisièmement, une multimodalité adaptée au besoin évolutif horizon 2020.

Qu'en est-il du reste du département varois ? Tel que présenté par RFF, aucune possibilité d'alternative au tout routier. Nous constatons qu'il y a une emprise de voies déjà, Carnoules-Gardanne, mais pas de train. Par manque de volonté politique régionale, les financements se focalisent sur les métropoles pour leur pseudo rayonnement, et ce au détriment des besoins reconnus du reste du territoire varois. D'où : nous demandons que la région investisse prioritairement sur le ferroviaire régional, et ce avant l'horizon 2020. Un exemple entre autres, la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne qui était prévue pour 2006.

Nous proposons que le patrimoine ferroviaire régional délaissé soit aménagé et optimisé, permettant de libérer des sillons sur la ligne littorale classique et de ce fait, nous retrouvons une équité de desserte et d'accessibilité régionale, favorisant ainsi la création de projets de territoire répondant à une des priorités pour un développement durable du transport. Nous sommes actuellement dans la semaine du développement durable, je crois.

Suite du questionnement de RFF : opportunité du projet pour répondre au besoin de grande capacité. Nous répondons, en référence au retour d'expérience de la ligne LGV Méd qui n'a été suivie d'aucune amélioration des déplacements en TER. Qu'en sera-t-il horizon 2020 si LGV PACA ? Tout est hypothétique : aucun engagement, aucune convention entre RFF, SNCF opérateur des TER et la région. Après ouverture à la concurrence, qu'en sera-t-il ? A signaler qu'actuellement il y a un début d'ouverture à la concurrence concernant le fret.

La LGV et la diminution des gaz à effet de serre. S'il est exact que le train n'émet pas de CO₂, il est important de replacer la LGV PACA dans le contexte proposé de rentabilité. Gare de Toulon nord : 2,4 millions de voyageurs en constat, nombre de voyageurs et de résidents accru, circulation supplémentaire avec son corollaire de CO₂.

Nous ne parlerons pas de la destruction irréversible des paysages naturels, du viticole, de l'agricole, de la qualité de vie, de l'identité, de l'urbanisation. Tout cela a déjà été largement exposé précédemment.

Un ajout cependant : RFF a omis de signaler dans ses études que l'énergie nécessaire au fonctionnement de cette infrastructure sera véhiculée par lignes THT nécessitant l'implantation de pylônes pour accéder aux sous-stations. Il est important de noter que, premièrement, le 06, demandeur de la LGV, veut en avoir le bénéfice sans les nuisances. Par exemple, raccordement en tunnel direct à Nice, Cannes-Nice, et non au niveau de la 3^{ème} voie Antibes-Nice. Deuxièmement, Toulon a accès à la LGV Méd à partir de Marseille. Toulon-Marseille actuellement 40 minutes. C'est ce qui explique peut-être le manque de personnes ce soir : les Toulonnais ont déjà accès au TGV. Troisièmement, Marseille est déjà bien desservi. Quatrièmement, par la libération de sillons engendrée par les aménagements demandés et une optimisation, l'Est var pourrait bénéficier d'une

desserte avec gain de temps. Tout cela a un coût important ou très important certes, mais l'intégrité de notre territoire serait sauvegardée. Quant à l'arc méditerranéen, 2 à 3 TGV Barcelone-Gênes par jour, pas de liaison LGV Nice-Vintimille présentée, manque de volonté de poursuivre, relier Nice aux capitales européennes tel que présenté, sachant que la majorité de celles-ci se situent à l'est de Nice et non pas à l'ouest, la liaison logique ne passe pas en PACA.

Le financement n'est pas déterminé (cf. atelier pédagogique organisé à l'initiative de la CPDP). Il est à noter que les élus réclamant la LGV n'étaient pas présents à cet atelier.

En conclusion, notre territoire varois reconnu par RFF à enjeux forts et très forts ne peut accepter cette infrastructure proposée. Il est très important de constater l'opposition des communes qui, dès qu'elles sont informées d'un itinéraire impactant, réagissent. Peut-on parler alors d'opportunité ? Nous attendons donc que soit pris en considération le bien-fondé des solutions alternatives déjà présentées préservant notre département dans le respect de la forte participation citoyenne des Varois au débat public.

Notre région n'a pas eu besoin de la grande vitesse pour être attractive. Elle a besoin de l'intégrité de son environnement pour le rester.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je persiste à dire que le débat n'est pas terminé

La commande initiale du CIADT de décembre 2003 était de relier Nice et la Côte d'azur au réseau à grande vitesse. Peu à peu, au fil des études que nous avons faites avec les collectivités, nous avons vu qu'il fallait rajouter une possibilité de faire circuler plus de TER sur le littoral et des intercity à grande vitesse. Aujourd'hui, on a un ensemble très touffu. Il faut laisser à RFF le temps de trier.

Nous regarderons avec intérêt l'expertise du cabinet suisse sur l'optimisation des lignes existantes commandée par la CPDP. Si nous pouvons faire mieux en investissant moins, tant mieux.

Nous restons quand même avec nos grands objectifs qui sont, d'une part, de répondre aux besoins de tout le monde en matière de déplacements quotidiens et d'autre part de répondre aux besoins de certains, des Niçois en particulier mais de tout le monde aussi, en matière de grande vitesse.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Les résultats de l'étude seront présentés aux trois réunions de synthèse : à Nice le 5 juillet, à Toulon le 6 juillet et à Marseille le 7 juillet.

Je vous propose de prendre la dernière question, la question 18 : Jean-Pierre LESCOT (Toulon). Il est parti. La question 17 : Mélanie Macario. Un débat public sans Mélanie Macario, ce n'est pas une vraie soirée.

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence)

Je m'excuse, mais je n'ai pas vraiment de question.

Monsieur Beneventi, vous avez parlé des insuffisances de l'université de Toulon et de vos projets pour l'agrandir. Vous avez dit qu'il faudrait faire venir des professeurs supplémentaires et que ces professeurs seraient susceptibles d'utiliser la LGV. Moi, je me permets de vous dire que ces professeurs qui viendront enseigner à Toulon n'ont qu'à habiter à Toulon. Moi, c'est ce que j'ai fait. Moi, j'enseigne à Aix, j'habite à Aix et je ne demande pas de LGV.

On parle aussi beaucoup de l'intérêt des Varois qui travaillent dans les Alpes-Maritimes ou dans les Bouches-du-Rhône. La LGV va peut-être continuer à aggraver le déplacement du bassin d'emplois dans le Var. Est-ce qu'on ne peut pas craindre, au-delà de la recherche de la vitesse, que le département du Var ne devienne un département dortoir, où le bassin d'emplois continuera à se paupériser au bénéfice de constructions d'habitations ? Si la ligne existante est saturée, c'est tout simplement parce que la plupart des gens refusent d'habiter à proximité de leur lieu de travail. On veut le beurre et l'argent du beurre, on veut des droits, mais surtout pas de contraintes. Les conditions de vie en ville sont devenues tellement intolérables que l'on préfère vivre à la campagne, mais on ne veut pas l'assumer. On veut vivre dans le Var, mais on ne veut pas l'assumer : on exige la grande vitesse, quitte à contribuer à massacrer des zones naturelles et à accélérer l'exode rural.

Je terminerai sur l'incohérence des politiques sectorielles. Vous voulez faire venir des professeurs, mais il faut pouvoir les loger. On attelle la charrue avant les bœufs. Les collectivités ont du mal à élaborer un document d'urbanisme sur la base d'un projet de territoire commun. Vous le disiez tout à l'heure : les universités dépendent de ceci, les écoles dépendent de cela, les crèches dépendent de cela. Il n'y a absolument aucun projet de territoire. Moi, je pense qu'il faut d'abord faire un projet de territoire et après on verra le projet de LGV.

Robert BENEVENTI

Madame Macario, j'ai le plaisir de pouvoir vous répondre une 2^{ème} fois, puisque vous avez fait à peu près la même intervention au Beausset.

Je suis d'accord avec vous sur beaucoup de points. Si nous avions disposé de 3 à 4 années supplémentaires pour réaliser le schéma de cohérence territoriale, les choses se seraient faites dans l'ordre. Derrière, les communes auraient élaboré leur PLU. Mais aujourd'hui, le projet de LGV est proposé, il faut saisir l'opportunité ou la laisser passer.

Nous, nous pensons que la LGV PACA est nécessaire pour notre territoire. Certains ne sont pas d'accord, d'autres le sont, d'autres ne sont même pas venus ce soir pour en discuter parce que, pour eux, c'est évident.

[Protestations de la salle]

C'est souvent le cas. Vous suivez régulièrement les débats. Pour la plupart d'entre vous, vous avez une connaissance du débat, mais ce n'est pas le cas de l'ensemble de la population. C'est quand même un débat technique, qui n'est peut-être pas aussi passionnant que tel ou tel film à la télévision. Il y a quand même beaucoup d'informations, il y a eu beaucoup de communications, le système est très bien organisé. Vous avez tous ces cahiers d'acteurs, ils sont fort nombreux.

Le débat est lancé, nous devons y répondre. Vous avez vos points de vue. Moi, je représente un point de vue et j'essaie de le défendre le mieux possible, en fonction de ce que je connais.

Quant à l'habitat, vous avez complètement raison : il faut un habitat de qualité, il faut des équipements de qualité, il faut tout cela pour créer une véritable métropole. Nous souhaitons créer une véritable métropole toulonnaise. Parmi tous ces équipements de qualité que nous souhaitons développer, le passage de la LGV PACA au cœur de l'agglomération fait partie de notre projet.

Mélanie MACARIO

Les personnes qui vont travailler dans les Alpes-Maritimes, c'est aux Alpes-Maritimes de les loger. Les personnes qui vont travailler dans les Bouches-du-Rhône, c'est aux Bouches-du-Rhône de les loger. Nous n'avons pas à payer, nous Varois, le prix de l'incohérence des politiques qui sont menées dans les départements limitrophes.

Robert GIRAUDO

Je voudrais profiter de la présence d'un politique à la tribune pour lui demander de réfléchir à la possibilité d'infléchir la politique des entreprises qui est de favoriser la mobilité. Aujourd'hui, si vous voulez progresser dans une entreprise, il faut être mobile. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'étudier une mesure fiscale ou autre pour inciter les entreprises à employer les salariés près de chez eux et à favoriser le travail à domicile ? Combien d'entreprises tertiaires pourraient avoir la quasi totalité de leurs employés qui travaillent chez eux ? Ce serait un bon moyen de supprimer les bouchons aux heures de pointe. Soyons créatifs !

Robert BENEVENTI

Sur le choix du logement, je crois que l'on touche à une liberté essentielle dans notre pays et en Europe : chacun a le droit de vivre où il veut et de se déplacer comme il veut.

La problématique des entreprises est très complexe. Il me semble, mais là aussi on n'est pas obligé d'être d'accord, il me semble que, lorsqu'un territoire est particulièrement bien équipé, le risque que vous évoquez est moindre. Le télé-travail, cela existe, mais cela ne touche pour l'instant qu'une petite partie des travailleurs.

Concernant les choix d'implantation des entreprises, on peut en parler en connaissance de cause à Toulon. Toulon avait des sièges sociaux d'entreprises, de banques, de groupes d'assurances : ils sont allés s'installer à Nice ou à Marseille petit à petit. Nous souhaitons inverser la spirale : c'est pour cela que nous souhaitons avoir une métropole équipée, notamment par la LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci messieurs dames. Il est 21 heures 30 et nous devons terminer à 21 heures. Les prochaines réunions ont lieu demain à St Raphaël, le 9 juin à Digne et le 16 juin à Marseille (réunion de présentation des solutions alternatives).