

<p><b>Débat public LGV PACA</b> <b>Réunion de proximité à Aubagne le 26 avril 2005</b></p>
--

<b>Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes</b>	<b>2</b>
Philippe MARZOLF Président de la CPDP	
<b>Présentation du projet LGV PACA</b>	<b>5</b>
<b>Prise en compte du contexte environnemental dans votre région</b>	<b>9</b>
Isabelle RAULT Cabinet HANROT & RAULT	
<b>Questions du public</b>	<b>11</b>
<i>Interpellateurs :</i> Daniel FONTAINE, maire d'Aubagne Claude VALLETTE, Adjoint au maire de Marseille Bernard DEFLESSELLES, député des BDR, conseiller régional René CHAIX, président de l'association Vivre à Gémenos Gilles AICARDI, maire de Cuges-les-Pins Bernard DESTROST, porte-parole de l'association de sauvegarde de l'environnement cugeois	

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

**Philippe MARZOLF**  
**Président de la CPDP**

Bienvenue à cette réunion de proximité dans le cadre du débat public sur le projet de LGV PACA. Je me présente : je suis Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) qui anime ce débat. Je suis accompagné de deux membres de la Commission : Olivier Klein et Alain Orhel.

Je vais vous présenter le programme de ce soir. D'abord, nous allons expliquer, comme dans toute réunion de proximité, ce qu'est un débat public et nous allons faire un point sur l'état d'avancement du débat pendant 20 minutes. Ensuite, RFF et la SNCF vont présenter le projet de LGV dans la région PACA. Puis, le cabinet Hanrot & Rault présentera une étude qui a été commandée en cours de débat par la Commission particulière sur les séquences paysagères des différents scénarios proposés.

Après, nous aurons des interpellateurs : monsieur le maire d'Aubagne, qui n'est pas encore arrivé, mais qui ne devrait pas tarder, monsieur le député Deflesselles, Monsieur Claude Vallette, qui n'est pas encore là, mais j'espère que les transports ne poseront pas trop de problèmes, le président de l'association Vivre à Gémenos, le maire de Gémenos, monsieur le maire de Cuges et le porte-parole de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges. Entre ces interventions, nous intercalerons des questions.

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 du 27 février 2002. Nous sommes là pour veiller au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. La CNDP est saisie sur des projets de LGV, d'autoroutes, de barrages, de réacteurs nucléaires, etc. Elle nomme une CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. Nous sommes engagés à travers un code de déontologie : nous sommes là pour faciliter le débat et nous sommes indépendants des différents acteurs et surtout nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. A la fin, nous ferons un compte-rendu exhaustif de tout ce que vous, public, aurez dit et donné comme information, vos besoins, vos demandes, vos craintes, vos peurs sur le projet. Le débat est entre vous, le public, et un maître d'ouvrage, qui propose un projet, RFF avec la SNCF.

Les objectifs d'un débat public sont l'information – avant de débattre, il faut pouvoir s'informer – et la participation active et constructive – ce soir, vous êtes un peu moins de 150 mais je pense que d'autres personnes vont arriver. Ce débat public a lieu très en amont de la réalisation du projet. Il a donc principalement comme objectif de débattre de l'opportunité du projet et de ses grandes fonctionnalités, afin d'éclairer la décision du maître d'ouvrage.

Les principes qui nous guident sont la transparence (toutes les études, tous les avis, toutes les propositions sont mis sur la table), l'équivalence (toute personne concernée par le projet peut s'exprimer : vous citoyens, les partenaires et les élus) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée).

Les suites du débat public. Je vous rappelle que le débat public se termine le 21 juin. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet. Le maître d'ouvrage pourra abandonner le projet ou le modifier en fonction de ce qu'il a entendu.

Les documents d'information : la présentation du débat public (c'est le fameux journal n°1), le dossier du maître d'ouvrage de 140 pages avec sa synthèse et les 22 études qui sont disponibles sur le site Internet ou sur cédérom, les cahiers d'acteurs. Une dizaine sont en cours de diffusion et nous avons reçu en tout 36 projets. Au fur et à mesure, de nouveaux cahiers d'acteurs seront édités et diffusés. Ces cahiers d'acteurs ont une importance fondamentale. Ils garantissent la symétrie d'information entre les documents du maître d'ouvrage et les documents des acteurs. Ils sont diffusés au même niveau que le dossier du maître d'ouvrage et imprimés à 30 000 exemplaires. Le journal du débat : le 1<sup>er</sup> journal a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires en boîte aux lettres, encarté dans les journaux, dans les tractages dans les lieux publics ; le numéro 2 est diffusé à 250 000 exemplaires.

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

Un site Internet (285 connexions par jour).

Un système questions-réponses. Plus de 316 questions ont été posées par écrit. RFF a répondu à une partie et nous, la commission, nous vérifions que les réponses sont bien complètes. D'ici une semaine, toutes les réponses seront mises à disposition sur le site Internet.

Un numéro vert, un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations, poser une question (nous en avons reçu 6400).

Une diffusion de courriel à toutes les entreprises de la région, pour que les salariés également 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.

163 articles de presse ont été publiés depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

Les moyens de participation. Plus de 3500 personnes ont déjà participé aux réunions publiques. Nous en avons déjà fait 16.

Trois réunions générales de lancement. Des auditions publiques pour que chaque acteur et le public puisse s'exprimer plus longuement et expliciter sa position et ses propositions. Huit réunions thématiques sur les principales questions que nous avons identifiées avec les acteurs : l'arc méditerranéen, le développement territorial, le développement des TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux, les enjeux fonciers et d'urbanisme. Nous aurons un atelier pédagogique sur le financement le 25 mai et là, nous commençons les réunions de proximité. Enfin, nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice, où nous dirons ce que la commission a retenu du débat et où les acteurs diront ce qu'ils ont retenu du projet.

Des études complémentaires ont été réalisées en cours de débat : la CPDP a commandé une étude environnementale sur les 15 séquences paysagères, la communauté urbaine de Marseille, représentée par Claude Vallette, a fait une étude pour un passage par Marseille, Toulon Provence Méditerranée a fait faire une étude par un cabinet extérieur pour trouver une solution de gare plus près du centre de Toulon. De nombreuses propositions ont été faites : vous pourrez les retrouver sur notre site Internet ou dans nos bureaux. Les gens participent beaucoup. Nous recevons beaucoup de courriers, beaucoup de propositions et de contributions écrites.

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. On a toujours du mal, on l'a dit depuis le début. L'infrastructure n'est qu'un outil d'aménagement : il faut parler d'aménagement avant de parler d'infrastructure. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares : combien de gares nouvelles ? quel projet urbain autour des gares ? quel accès ? quelle desserte ? quel gain de temps réel ? Les gens critiquent les « gares betteraves » ou « gares AOC » et demandent de plus en plus un passage par les centres-villes. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports 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. Je vous rappelle que les projets de LGV sont financés maintenant, en grande partie, par les collectivités locales, en plus de l'Etat, de RFF et de l'Europe. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/marchandises. Nous ne sommes pas arrivés à conclure sur le sujet.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes : 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 Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, des inquiétudes s'expriment dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins entre autres.

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV, que l'on ne retrouve pas dans les autres départements, pour préserver la qualité de vie, limitant l'urbanisation et la pression foncière, très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, contestation assez forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre ville), demande de maintien de la desserte de Toulon Centre, 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<sup>ème</sup> voie Antibes – Nice aux TER.

Avez-vous des questions sur le débat public ou sur l'état d'avancement du débat ? Si vous n'en avez pas, je vous propose de passer tout de suite à la présentation du projet par RFF.

Vous allez recevoir une fiche pour poser vos questions par écrit. C'est le principe du débat public. Nous sommes là pour garder la mémoire du débat. Toutes les questions sont posées par écrit, parce que cela oblige le maître d'ouvrage à vous répondre également par écrit. Ce soir, nous tirerons au sort le passage à l'oral de ces questions et nous essayerons d'en passer le maximum.

## **Présentation du projet LGV PACA**

### **Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Bonjour. RFF est le gestionnaire et le responsable des infrastructures ferroviaires. A ce titre, RFF est responsable de leur gestion, de leur modernisation et de leur développement. C'est pour cela que nous sommes maître d'ouvrage du projet LGV PACA. C'est un projet qui a vu le jour sous l'égide du préfet de région, de la région, des départements et des grandes agglomérations dont Marseille. C'est un projet que nous vous présentons parce que nous estimons qu'il est opportun. Justement, le débat porte sur l'opportunité du projet et sur ses conditions de réalisation. Pour illustrer les possibilités de réalisation, nous avons préparé une vingtaine de scénarios. Sur ces vingt, nous en avons approfondi trois, mais les vingt sont soumis au débat. C'est un débat ouvert, rien n'est décidé actuellement.

La région souffre actuellement de deux handicaps en matière ferroviaire : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. Ce n'est pas à vous que j'apprendrai que les TER sont insuffisants et que les autoroutes sont de plus en plus saturées. Le projet a donc une double vocation : la grande vitesse et la grande capacité.

### **Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF)**

Bonsoir. La première ambition de la LGV PACA, c'est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région en complémentarité des autres projets de LGV. En 2020, on gagnerait par exemple 3 heures sur les trajets entre Barcelone et Marseille, 2 heures 45 entre Marseille et Gênes, 1 heure entre Marseille et Nice. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne.

Comme on le voit, en comparant les zones marron de ces deux cartes, à gauche sans LGV, à droite avec le projet, les grandes villes du nord de la France et de l'Europe se situeraient à environ quatre heures de la région. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, 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 de moyenne. On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture.

La seconde ambition de la LGV PACA, c'est la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER, les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part, et à leurs vitesses différentes d'autre part.

L'ambition du Conseil Régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les sept à quinze minutes au départ des gares des grandes 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 attendue par les voyageurs.

### **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. Les principes qui nous ont guidés sont : améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, proposer une offre qui bénéficie à la plus grande partie de la population, proposer 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 proposons une offre 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.

Ce projet permet des gains significatifs de parcours : environ 1 h 30 sur le trajet Paris-Nice et environ 45 minutes sur les trajets pour l'aire toulonnaise. Grâce à ces gains de temps, environ 3 millions de voyages supplémentaires seront possibles, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Ce gain de trafic très important nous permet d'envisager une offre de fréquence TGV également très importante.

Actuellement, Marseille est desservi par 33 TGV aller et retour par jour dont 17 qui relient Marseille à Paris et 16 qui relient Marseille à la province ou à l'Europe. Dans le cadre du projet et avec les autres projets d'infrastructures nouvelles qui auront abouti d'ici à 2020, l'offre pour Marseille pourrait passer à 49 TGV aller et retour, dont 19 pour Paris et 30 pour la province.

Pour Nice, on passe de 11 à 33 fréquences par jour.

Au passage, il est très important de souligner que, comme cette offre TGV qui irrigue la région PACA est très importante, elle pourra également servir aux déplacements intra-régionaux. A titre d'exemple, entre Marseille et Nice, on aurait 20 TGV aller et retour par jour.

Enfin, nous souhaitons articuler cette offre avec les TER du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire partout dans la région.

La desserte que je viens de vous montrer s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au Nord de Toulon destinée à irriguer l'agglomération de Toulon Hyères et son secteur Nord-Est, une gare dans l'Est du Var, pour desservir Les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, et

une gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Nous envisageons également l'opportunité d'une gare à Nice St Augustin. Nous avons également fait l'hypothèse, dans le cadre du scénario Nord Marseille, d'une gare supplémentaire TGV sur le site de la Blancarde. Dans cette hypothèse, pour assurer une lisibilité de l'offre pour les clients, St Charles pourrait rester la gare pour les TGV pour Paris et la nouvelle gare de la Blancarde pourrait être la gare des TGV venant de province et de l'arc méditerranéen (évitement du rebroussement à St Charles). Nous souhaitons, quoi qu'il en soit, desservir les gares nouvelles et conserver une offre importante dans les gares actuelles.

### **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 centres-villes et de la desserte rapide des gares nouvelles. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations seraient diminués d'une heure en train. De Toulon centre à l'ouest des Alpes-Maritimes, on pourrait mettre 35 minutes au lieu de 2 heures. Entre Marseille et Nice, on mettrait entre 1 h et 1 h 10 selon les scénarios, à comparer à 2 h 20 aujourd'hui. Il s'agit d'une offre nouvelle mise en place avec succès dans le Nord-Pas-de-Calais.

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 des grandes agglomérations dans toute la région. Cela veut dire entre Marseille et Aubagne des trains toutes les 7 minutes 30, entre Marseille et Aix toutes les 10 minutes, entre Marseille et les Alpes toutes les 30 minutes, entre Marseille et Miramas toutes les 15 minutes, entre Marseille et Martigues toutes les 15 minutes. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale. La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut rendre le train nettement plus attractif, tant pour les trajets de longue distance que pour les déplacements quotidiens. Elle peut rendre à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

On va faire un petit zoom sur ce que cela peut donner pour l'offre TER dans la vallée de l'Huveaune.

On va parler d'abord de la desserte des gares de la Blancarde, de la Pomme, de St Marcel, de la Penne-sur-Huveaune. On laisse Aubagne de côté, parce qu'il y a une offre un peu différente. Aujourd'hui, il y a 12 trains par jour dans la vallée de l'Huveaune sur ces petites gares. Les trains se répartissent très inégalement : 4 le matin entre 6 h et 8 h 30, 1 à 13 h, 5 le soir entre 17 h et 19 h 30 et après il n'y en a plus. La desserte est donc faible, limitée aux heures de pointe, sans continuité de service toute la journée. C'est une offre de transport peu attractive.

Avec les aménagements prévus au contrat de plan Etat-Région, on va pouvoir résoudre une grande partie de ces problèmes de capacité et d'irrégularité de service. La Région a prévu de mettre en service une offre rythmée avec des trains toutes les 20 minutes toute la journée et une gare nouvelle à la Barasse.

A l'horizon 2020, le nombre de déplacements sera très important. La circulation va croître, les échanges vont augmenter. Il est donc nécessaire d'avoir une offre encore plus performante, encore plus poussée. Grâce à la libération de capacités sur la ligne classique, on pourra mettre en place une offre cadencée toutes les 15 minutes dans les gares de la vallée de l'Huveaune.

Entre Marseille et Aubagne, il y a aujourd'hui 27 trains par jour : 11 trains entre 5 h et 8 h 30, 3 trains entre 13 h et 14 h, 3 trains entre 18 h et 19 h, 1 train par heure entre 19 h et 22 h. L'offre est certes importante, mais elle est très irrégulière. On peut avoir 3 départs en 15 minutes puis aucun pendant 2 heures. Avec les aménagements prévus au contrat de plan, là encore, on pourra proposer une offre rythmée (1 train toutes les 10 minutes entre Marseille et Aubagne). A l'horizon 2020, avec les dégagements de capacité, il est prévu de mettre en service un train toutes les 7 minutes 30 entre Marseille et Aubagne, un vrai service RER.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, 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 déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 45 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)**

Si le coût d'une LGV est compris entre 10 et 15 millions d'euros/kilomètre en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros/kilomètre en souterrain. Les coûts des sections en tunnel varient en effet beaucoup selon la géologie, selon la longueur et selon qu'il s'agit d'un tube unique 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, entre 47 et 89 kms de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kms de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France. 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. 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. 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. 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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Le scénario Nord Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice se débranche de la LGV Méditerranéenne au nord du plateau de l'Arbois en recherchant le jumelage avec l'autoroute A8. En termes de service rendu, ce scénario permet de relier Aix TGV et Nice en 1 heure. La gare Aix TGV est en ligne entre Marseille et Nice, mais pas entre Paris et Nice. Ainsi, tous les TGV province-province qui desservent St Charles avant de se prolonger vers la Côte d'Azur pourraient desservir Aix TGV, soit 30 TGV par jour.

Le scénario Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice se débranche au sud de la gare d'Aix TGV puis rejoint l'autoroute A8 à l'est d'Aix-en-Provence. Ce scénario est ensuite identique au précédent. Un avantage significatif de ce scénario est de placer la gare d'Aix TGV en ligne entre Paris et Nice. La desserte d'Aix TGV pourrait donc se répartir entre le TGV Méditerranée et les TGV PACA. Par contre, elle ne serait pas en ligne entre Marseille et Nice. Des navettes spéciales devraient être mises en place pour relier les pôles régionaux de Marseille-Aix, Toulon et Nice en plus des TGV.

Dans le scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice, la ligne nouvelle prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille en tunnel et en surface et dessert en ligne une gare TGV souterraine, par exemple à la Blancarde. Comme pour le scénario précédent, la gare d'Aix TGV est positionnée sur le tronç commun de la LGV PACA et de la LGV Méditerranée. La desserte d'Aix TGV pourrait donc se répartir entre les TGV Méditerranée et les TGV PACA reliant PACA vers Paris ou vers la province. Enfin, une gare nouvelle est envisagée à la Blancarde, qui permettrait de relier Marseille à Nice en 1 heure. Les liaisons entre le pays d'Aix et la côte d'Azur prendraient 1 h 15.

## **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, de visites de terrain et de visites en hélicoptère. 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 leur densité.

Les unités agricoles ont une valeur économique, elles profitent des ressources agronomiques et hydrauliques du territoire et construisent un paysage.

Les unités naturelles constituent de grandes réserves qui sont intègres en termes d'usage (elles ne sont pas coupées par des infrastructures), qui ont une intégrité acoustique et une intégrité visuelle. Elles profitent aux urbains. Ce sont des réserves écologiques importantes. 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. Ici, on est à Rousset, avec le village au fond qui s'étend et sa zone d'activité devant qui laisse un goulet très étroit à l'agriculture qui perd sa caractéristique propre.

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.

Cette pression urbaine se retrouve dans l'ensemble de la région, notamment ici dans la vallée de l'Huveaune et sur les bassins de Cuges et de Signes.

Les collectivités locales en sont conscientes et profitent de la mise en œuvre des nouveaux outils d'urbanisme pour circonscrire l'urbanisation, protéger les espaces naturels et les unités agricoles.

La traversée de la LGV dans ce territoire pose plusieurs problèmes.

Le premier est l'implantation des gares, mais nous en parlerons très peu parce qu'il n'y a pas de gare préconisée sur le bassin d'Aubagne ou le bassin de Cuges. Il y en a une à la Blancarde, mais c'est une gare urbaine et elle ne pose pas de problème majeur.

Lorsqu'on est en présence d'infrastructure, il y a deux positions. Soit le couloir de LGV est dissocié de l'infrastructure existante et le territoire situé entre les deux perd son identité. Soit les deux infrastructures sont jumelées, ce qui permet de concentrer les nuisances et de mutualiser les investissements pour les protections.

Lorsqu'on n'est pas en présence d'infrastructure, les couloirs rencontrent des unités agricoles, notamment les poljés de Cuges et de Signes, et des unités naturelles comme le massif de la Ste Baume. Il y a deux manières de franchir ces unités. Soit le tracé est direct et fractionne ces unités : c'est ce qui a été fait sur l'Arbois. Ce fractionnement d'unité conduit à un urbanisme par défaut. Soit le tracé contourne les unités pour les protéger.

Il existe des dispositifs de protection particuliers pour les habitations qui sont en général implantées sur l'adret pour profiter du soleil et de l'exposition maximale. La première solution consiste à implanter la LGV sur l'ubac, en profitant du relief pour protéger les habitations. Si ce n'est pas possible, on a une infrastructure implantée en déblai, qui protège naturellement et visuellement des nuisances le village avec des franchissements.

On a un dispositif que mettent souvent en œuvre les ingénieurs d'infrastructures, de remblais et de déblais, qui produisent des fractionnements de territoires, ce qui pose des problèmes écologiques. Une solution plus intéressante est de passer avec des ouvrages, qui permettent la transparence sous les ouvrages et sur les différentes collines.

En synthèse, on va rencontrer des jumelages d'infrastructures, des contournements des unités, des protections sur les unités et les habitations. L'expansion urbaine est un problème majeur, que chacun essaye de maîtriser pour préserver l'équilibre entre les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. L'expansion urbaine combinée au passage de l'infrastructure devient un enjeu majeur.

Je vais vous présenter les deux séquences qui vous intéressent : la vallée de l'Huveaune et les bassins de Sud-Ste Baume.

Dans la vallée de l'Huveaune, l'urbanisation est relativement circonscrite par la topographie. Dans le pays d'Aubagne, quelques unités agricoles subsistent, grâce à la politique menée depuis une dizaine d'années par la ville d'Aubagne. Une infrastructure traverse ce territoire et le structure aujourd'hui. Il y a un projet de 3<sup>ème</sup> voie : on en parlera tout à l'heure. En marron, vous avez les unités urbaines, en jaune les unités agricoles et en vert les unités naturelles. Vous reconnaissez la vallée de l'Huveaune encadrée par le massif de l'Etoile, les Calanques et la Ste Baume avec le col de l'Ange. Il y a différentes protections réglementaires sur cet espace, qui contraignent l'urbanisation et le passage des infrastructures : un site Natura 2000, des ZNIEFF, un projet de parc et de site classé sur la Ste Baume, un projet de parc national sur les Calanques. On a aussi des édifices et des monuments classés qui imposent des protections. Voyons comment, dans ce pays, le couloir de la LGV s'inscrit. La gare de Marseille Blancarde est un problème de recomposition urbaine. Elle ne touche ni les unités agricoles ni les unités naturelles. Le couloir longe les infrastructures : on sera donc sur un jumelage d'infrastructures.

Dans les bassins de Sud-Ste Baume, les unités naturelles sont grandes. On est dans un grand paysage. La zone d'activité de la Palud et de Gémenos pointe son nez dans cet espace et n'attend qu'un signal pour enjamber le col de l'Ange. L'unité en rouge est le massif de la Ste baume qui est beaucoup plus large que le bassin de Cuges et de Signes. Si l'on veut contourner ces unités, cela pose un problème de traversée. Sur ces bassins, les protections sont minimales. Toute l'unité n'est pas protégée. Le couloir de TGV traverse l'unité. Plus le TGV se tiendra en frange de cette unité, mieux ce sera, sachant que la pérennité de cette unité dépend des précautions que va prendre RFF pour le passage de la LGV, mais aussi de la politique qui sera mise en œuvre par les collectivités territoriales sur ce secteur. Je vous remercie.

## **Questions du public**

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Merci pour cette présentation intéressante. Nous avons déjà reçu 27 questions. Je vous propose d'en tirer au sort trois.

**Claude MUSSET (Gémenos)**

Bonsoir, messieurs dames. Nous sommes actuellement en phase d'étude préliminaire et je suis inquiet quant au coût des opérations. Nous avons un exemple assez cruel avec le tunnel de Toulon qui n'a jamais pu être mené à bien dans sa totalité, à cause des surcoûts faramineux. On ne connaît pas l'état du sous-sol géologique de la région. Je pense que les dépassements de coût ne seront pas de l'ordre de 30 %, mais de l'ordre de 60 à 70 % par rapport à l'étude actuelle.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Quel que soit le scénario, compte tenu de la topographie et de l'importance de l'urbanisation, les tunnels seront nombreux. C'est la raison pour laquelle, comme l'a indiqué Bernard Gyssels, ce projet sera un projet cher. Dans tous les scénarios, le coût des tunnels représente la moitié du coût du projet. Compte tenu de l'importance de ce poste de dépenses et connaissant le problème rencontré sur le tunnel de Toulon, nous avons mené deux expertises sur le coût des tunnels, confiées l'une au bureau d'études Scétauroute et l'autre au bureau d'études Scetec. Aujourd'hui, nous n'avons pas une connaissance précise du sous-sol de la région, nous n'avons pas fait de sondage géotechnique ni d'étude détaillée sur l'hydrogéologie. Les bureaux d'études ont travaillé sur les cartes géologiques du BRGM et le résultat de ces analyses est que la région PACA a un sous-sol très complexe. Nous avons retenu à ce stade et par prudence les coûts de tunnels annoncés par le bureau d'études Scetec, qui s'établissent entre 40 et 60 millions d'euros/kilomètre pour les tunnels monotubes (un tunnel dans lequel passent les deux voies).

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

La réponse vous convient-elle ?

**Claude MUSSET**

Non, puisque nous sommes dans le même contexte que le tunnel de Toulon, où quelques sondages avaient été faits et l'on a vu les résultats à l'arrivée ! Prévoyez le pire ! Votre estimation est hyper optimiste. Par qui seront supportés les surcoûts ? Si vous comptez les faire supporter par les usagers, quel va être le prix du billet ? D'autre part, vous envisagez un tracé Sud Ste Baume sans aucune gare : cela ne résoudra absolument pas les problèmes de circulation automobile entre la zone d'Aubagne et Marseille ou Aubagne, Nice et Toulon.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

L'estimation du coût des tunnels, et l'estimation du coût du projet en général, n'est pas une estimation hyper optimiste. Nous avons au contraire pris l'estimation la plus prudente des deux expertises menées par deux bureaux d'études différents. Scétauroute fait une estimation à 30 millions d'euros/kilomètre et Scetec, qui connaît le contexte géologique de la région, a fait une estimation entre 40 et 60 millions d'euros/kilomètre. C'est cette dernière estimation que nous avons retenue.

Sur le deuxième point, aujourd'hui, aucune décision n'est prise de passer au sud de la Ste Baume. Ce scénario est l'un de ceux qui ont été étudiés. Quant à l'amélioration des déplacements pour Aubagne, le projet, où qu'il passe, permettra d'offrir un TER toutes les 7 minutes 30 entre Aubagne et Marseille, dans des conditions de régularité qui sont nettement meilleures que celles que l'on connaît aujourd'hui.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Je rappelle qu'un atelier pédagogique est prévu sur le financement.

**Jean-Marc COPPOLLA (conseil régional PACA)**

Ce n'est pas une question, mais la position de la Région par rapport à l'opportunité de la ligne. Il faut raisonner sur le long terme, compte tenu de la croissance des déplacements dans les années qui viennent et de la saturation des lignes ferroviaires, des voies routières et autoroutières et des aéroports de Nice et de Marseille.

J'attire l'attention sur le fait que, s'il n'y a pas de consensus entre les 3 grandes métropoles Marseille, Toulon et Nice, il y a de fortes chances que la LGV ne soit pas retenue, puisque d'autres lignes sont en concurrence en France.

La Région va accroître d'ici 2010 l'offre TER en passant de 500 à 800 TER/jour. Pour ce faire, elle a pris des engagements dans le contrat de plan Etat-Région qui n'est pas forcément respecté par l'Etat pour accroître la capacité des lignes classiques actuelles.

**De la salle**

C'est du baratin. Quelle est la question ?

**Jean-Marc COPPOLLA**

Si le débat avait été organisé comme il convenait, cela ne se passerait pas comme cela.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Si vous commencez à parler du débat, on peut en parler.

**Jean-Marc COPPOLLA**

Si le tracé passant par Marseille, Aubagne, Cuges était retenu, quid de la 3<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne pour accroître le trafic TER ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Le projet de 3<sup>ème</sup> voie est nécessaire, puisque l'offre TER va augmenter et que les lignes existantes ne permettent pas de résoudre ce problème. Nous avons démontré aussi qu'à l'horizon 2020, le programme TER est encore plus ambitieux : la ligne LGV permettrait de libérer des sillons et de développer le programme TER. Cela, on le retrouve dans le scénario approfondi qui passe par Marseille, puisque, dans Marseille et notamment dans la vallée de l'Huveaune, on a précisé qu'il y aurait une 4<sup>ème</sup> voie pour permettre ce développement des TER et des TGV.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Je vous propose d'écouter maintenant le maire d'Aubagne.

**Daniel FONTAINE, maire d'Aubagne**

7 minutes, c'est pour moi un peu court.

Premièrement, je voudrais remercier la CNDP qui est une commission indépendante d'organiser ce type de réunion. C'est une excellente initiative. Vous êtes nombreux dans la salle : 200.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

262.

**Daniel FONTAINE**

Vous me donnez 20 secondes de plus parce que vous m'avez interrompu.

Deuxièmement, vous avez dû remarquer que nous ne sommes pas perturbés aujourd'hui par le bruit des trains. Effectivement, les TER ne fonctionnent pas. Je crains que 400 emplois ne soient supprimés dans les mois qui viennent.

Troisièmement, à Aubagne, nous avons une préoccupation : mettre l'homme au centre de nos sujets de discussions. Il doit pouvoir travailler chez lui, il doit pouvoir habiter là il souhaite habiter, il doit voir son cadre de vie respecté, il doit être acteur comme il peut l'être ce soir. Il nous semble que rien ne doit être construit par l'homme qui serait amené à détruire cet équilibre fragile. Je le dis clairement : nous n'accepterons aucun projet détruisant l'équilibre fragile et l'environnement de l'homme. Ce respect de l'environnement est valable à Aubagne comme à Aix, il est valable pour ceux qui habitent le pays de Cézanne, pour ceux qui habitent le pays de Marcel Pagnol, pour ceux qui habitent le pays de Gaspard de Besse.

**De la salle**

Et pour ceux qui habitent le pays de Garlaban.

**Daniel FONTAINE**

Oui, le Garlaban fait partie du pays de Pagnol. J'ai été interrompu : 30 secondes de plus.

Quelle offre publique et globale de transport proposer pour le XXIème siècle ? Je souhaiterais que l'on débattenne sur le maillage de toutes les composantes de transport. Comment les rendre complémentaires et cohérentes ? Dans notre région, le réseau ferré est à dynamiser, le réseau routier ne doit pas être surdimensionné, la desserte maritime est balbutiante et doit être dynamisée, le transport aérien doit être recomposé. Le projet LGV doit être complémentaire des infrastructures que je viens de citer.

Nous avons ici des exigences immédiates qui ne peuvent pas attendre 2020. Premièrement, on nous avait promis une 3<sup>ème</sup> voie en 2006. Nous, politiques, nous nous sommes engagés sur cette date devant notre population, mais nous ne l'aurons pas avant 2012 ! Il me semble qu'il y a des faux prétextes qui font que cette 3<sup>ème</sup> voie est devenue une voie de garage. Deuxièmement, nous avons besoin d'étendre les capacités d'échanges de la gare d'Aubagne. Troisièmement, le site propre entre Aubagne et Valdonne doit être réutilisé. Quatrièmement, nous avons besoin de trains rapides intercités dignes de ce nom. Cinquièmement, nous avons la nécessité de développer une multimodalité entre bus, car, TER et voiture avec une tarification unique permettant de fonctionner avec un seul ticket sur toute la région.

Qui va financer les projets qui ont été présentés ? Nous avons besoin d'une transparence de ce financement. Est-ce un financement public ? Est-ce un financement privé ? Est-ce un financement mixte ? Aujourd'hui, presque aucune de nos attentes ne se réalise. Sur la 3<sup>ème</sup> voie ferrée, nous n'arrivons pas à financer un kilomètre de rail ! Où va-t-on trouver les financements nécessaires pour construire la LGV ?

Dernière question, quelle gestion de cette LGV ? On sait aujourd'hui qu'un sort peu enviable est réservé aux TER et aux trains intercités. Le commissaire européen Barrot propose l'ouverture à la concurrence libre et non faussée à travers le règlement européen sur les obligations de service public dans le secteur des transports. En clair, cela veut dire que, dès le mois de juin, il devra y avoir concurrence entre les opérateurs. Qui va gérer la LGV ? La SNCF ou le privé ? Aujourd'hui, je n'en sais rien.

J'aimerais qu'une vision générale des transports soit évoquée ce soir.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Je suis également vice-président de la CNDP. Je suis d'accord avec vous. La CNDP préférerait des débats publics sur les problématiques de transport et non sur chaque infrastructure particulière. Malheureusement, pour l'instant, la loi n'est pas faite comme cela.

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Il n'est pas question de renoncer à réaliser la 3<sup>ème</sup> voie. Il est vrai que la réalisation n'est pas aussi rapide qu'on pourrait le souhaiter, mais il y a une bonne nouvelle récente : l'Etat, le Conseil régional et RFF mettent en place les crédits pour commencer la réalisation. C'est un début.

Il est prévu que la gestion des infrastructures de transport dans le système européen reste publique. RFF va donc rester le gestionnaire public des infrastructures. Après, pour l'exploitation des trains, il est vrai que la réglementation européenne oblige à ouvrir à d'autres opérateurs que la SNCF. Cela dit, la SNCF est encore là pour un certain temps.

Le financement des LGV associe de plus en plus l'Etat à d'autres collectivités. Des recherches sont également en cours pour faire participer le privé, dans le cadre de partenariats public-privé (le privé apporte des financements dans un système qui reste totalement contrôlé par le public). C'est à l'étude et ce n'est pas encore au point.

Les questions d'intermodalité sont importantes. Elles sont traitées par les collectivités, par RFF et par la SNCF en même temps. Nous essayons de faire des projets qui soient à la fois insérés dans la ville, qui accueillent bien le voyageur et des projets d'infrastructures ferroviaires. Dans le projet de 3<sup>ème</sup> voie en particulier, il y a une reprise des voies ferrées de la gare elle-même.

La région PACA, par comparaison avec d'autres régions françaises, est une région où l'on rouvre des voies. La ligne Cannes-Grasse vient d'être rouverte. D'autres voies ne sont pas exploitées, mais pourront un jour être rouvertes. Par conséquent, la voie de Valdonne, si nous faisons un jour des projets ensemble, nous pouvons avoir des espoirs dessus.

### **Philippe MARZOLF (CPDP)**

Avant de prendre de nouvelles questions, nous allons donner la parole à Monsieur le maire de Gémenos qui doit nous quitter.

### **Monsieur GIBERTI, maire de Gémenos**

Je suis maire de Gémenos, conseiller général et vice-président de la communauté urbaine de Marseille.

D'abord, je remercie le cabinet Hanrot et Rault de nous avoir montré ce sympathique diaporama de notre belle région.

Je vais vous poser des questions que j'ai déjà posées à la commission. Qui aura les moyens financiers pour financer toutes les infrastructures nécessaires ? Quelles collectivités participeront financièrement à ce projet ? La région augmente l'impôt, le département augmente l'impôt et la communauté urbaine crée l'impôt. Alors, qui va payer ? Il faut trouver le financement avant de lancer le projet.

Moi, je n'ai toujours pas compris l'opportunité de ce projet. Excusez-moi, mais je suis un petit élu local d'une petite ville de 6 000 habitants. Il faudrait commencer par expliquer clairement l'opportunité du projet. Expliquez le projet, faites-nous-le comprendre et ensuite, trouvez le financement. Quand on aura tout cela, on pourra discuter des scénarios.

### **Philippe MARZOLF (CPDP)**

Je le répète : nous avons prévu un atelier sur le financement.

**Lise MERMILLOD, RFF**

Comme l'a dit Michel Croc, il est bien trop tôt pour savoir qui financera et comment les financements vont se répartir entre les collectivités, l'Etat, le privé, les acteurs du monde ferroviaire. Jusqu'à la LGV Méditerranée, c'était la SNCF qui finançait tout. Depuis, on n'a pas d'autre exemple que le TGV Est. Sur le TGV Est, les financements se répartissent entre les acteurs du monde ferroviaire, les collectivités et l'Etat. Plus les acteurs du ferroviaire peuvent investir dans le projet, moins les collectivités et l'Etat sont sollicités. Pour que les acteurs du ferroviaire investissent, il faut que le projet soit rentable, c'est-à-dire qu'il y ait un maximum de trafic de voyageurs dans les trains. Il faut savoir aussi que ce qui génère le revenu le plus élevé, ce sont les déplacements longue distance.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Pouvez-vous nous donner la répartition sur le TGV Est ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Le TGV Est est financé par l'Etat (40 %), les collectivités territoriales (23 %), RFF et SNCF (23 %), l'Europe (10 %), le grand duché de Luxembourg (4 %). Evidemment, sur le projet PACA, nous n'avons pas le grand duché de Luxembourg !

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Sachez aussi que les crédits investis par l'Etat sur le TGV Est proviennent, pour les deux tiers, des bénéfices des sociétés d'autoroute.

**Jean-Claude DUBINI (association Aubagne sur le cours)**

La SNCF avait, jusqu'à il y a peu, la philosophie de desservir les grandes villes de point à point. Aujourd'hui, on s'oriente vers des dessertes intra muros dans les grandes villes. Est-ce la nouvelle philosophie de la SNCF ? Par ailleurs, comment viennent s'imbriquer ces grands projets dans des villes qui ont déjà des structures ? Je ne vois pas comment le train à grande vitesse pourrait passer, à la sortie de Marseille, par la vallée de l'Huveaune, qui est déjà complètement occupée, sauf à repousser les montagnes.

**Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)**

Effectivement, le projet de la SNCF était la desserte point à point. On a déjà fait beaucoup de dessertes TGV de point à point, on a développé tout ce que l'on pouvait. Là, on veut faire une offre complémentaire, avec une desserte rapide point à point et une desserte de proximité : l'ensemble doit faire un maillage pour donner accès au TGV à la plus grande partie de la population.

**Jean-Claude DUBINI**

Je veux bien que vous preniez le projet dans sa globalité au niveau de la PACA, mais aujourd'hui, nous sommes à Aubagne et nous défendons l'axe Marseille-Aubagne-Gémenos-Cuges dans lequel il n'y a pratiquement pas d'espace. Donc, le seul projet qui puisse être envisagé aujourd'hui, c'est le tracé à partir d'Aix. Qu'Aix n'en veuille pas, c'est leur problème, mais autant que je me souvienne, cette LGV avait capoté parce qu'un certain nombre d'élus de tous bords et de toutes régions n'en voulaient pas. Aujourd'hui, si le projet passe par l'Huveaune, vous nous annoncez 35 trains par jour : vous imaginez ce que cela représente ! Vous allez nous mettre des murs antibruit, des tunnels ? Quant au financement, on pourra en reparler. Tout cela nous amène à dire que ce n'est pas le bon projet compte tenu des difficultés géographiques du bord de mer de la région PACA. Rappelez-vous ce qu'a coûté l'autoroute. Ne refaites pas la même erreur avec cette LGV.

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Les 20 scénarios étudiés par RFF couvrent beaucoup de solutions. Dans le scénario approfondi qui passe par Marseille, j'ai précisé qu'il fallait une 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune. Vous avez raison, le passage est difficile, mais cela fait partie des études qu'il faudrait poursuivre ultérieurement.

**Philippe BARTHE (Association de sauvegarde de l'environnement de Cuges)**

Je n'ai pas tout compris sur la position du maire d'Aubagne sur le tracé de la LGV. Par contre, j'ai très bien compris sa position sur la 3<sup>ème</sup> voie : elle est tout à fait légitime. Notre association a besoin de connaître le positionnement du maire d'Aubagne sur la LGV qui passe par Cuges-les-Pins.

J'ai une question pour Monsieur Vallette. Pourquoi passer par Marseille ? Monsieur Gyssels a pris des réservations au nord et au sud de la gare d'Aix TGV pour, un jour, pouvoir amener le TGV vers la côte d'Azur. Par ailleurs, le CIADT, c'est-à-dire le représentant de l'Etat, demande à RFF de rejoindre Nice le plus rapidement possible. Or la ligne droite est le plus court chemin pour aller d'un point à un autre. Ainsi, une ligne droite entre Aix et Nice semble être un itinéraire raisonnable. Aujourd'hui, tous les politiques veulent que la LGV passe par Marseille. Je comprends que les mêmes politiques qui n'en voulaient pas il y a 15 ans, 15 ans plus tard revendiquent le TGV. C'est légitime. Néanmoins, nous qui avons des enfants, nous imaginons que l'itinéraire par Marseille ne correspond pas tout à fait et même pas du tout à l'intérêt de nos enfants. Le passage dans la vallée de l'Huveaune est quasiment insupportable. Mais on comprend bien qu'il est plus difficile de fédérer des populations contre une LGV dans la vallée de l'Huveaune, parce que ce sont des immeubles et que les gens se voient moins souvent. Par contre, à Cuges, on se rencontre et on se parle et je peux vous assurer qu'on n'est pas du tout satisfait de l'itinéraire. Il y a un consensus politique entre la mairie d'Aix, la mairie de Marseille, la mairie de Toulon et la mairie de Nice pour l'itinéraire qui est le plus compliqué et qui sera le plus cher, avec des gares nouvelles qui ne seront pas forcément là où on nous dit qu'elles seront. La solution du passage par Marseille ne met-elle pas en péril définitivement, parce que le coût est trop élevé, un projet de LGV sur les Alpes-Maritimes ?

**Daniel FONTAINE**

On parle de la LGV comme LA réponse pour les déplacements dans les 20 ans à venir, mais il me semble qu'il y a des tas d'autres choses qui répondent. Au début de mon intervention, j'ai dit que l'on ne pouvait pas accepter la destruction d'un territoire où l'homme habite et travaille. Ce que je dis pour notre territoire, englobant la vallée de l'Huveaune, la plaine de Gémenos et la plaine de Cuges, vaut aussi pour Aix : les Aixois ont droit au même respect que nous. Le train doit être au service d'une population et il ne peut pas être au service d'une population s'il passe sur la maison d'un type qui habite dans le coin.

**Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole)**

La réflexion doit se situer au niveau du grand Marseille, qui englobe un certain nombre d'intercommunalités : il est nécessaire de placer l'agglomération marseillaise au centre d'un dispositif de LGV qui a deux objectifs : la liaison vers le nord et vers Paris et la liaison sur l'arc méditerranéen.

Le passage par Marseille nécessite de prendre des précautions. Nous sommes pour une LGV, mais pas à n'importe quel prix. C'est une évidence absolue. Les problèmes d'environnement nous tiennent autant à cœur aux uns et aux autres. Comme vous l'avez dit, le pays d'Aix a déjà donné, puisqu'il a déjà été traversé une fois. Quand on est à Aubagne et à Gémenos, il y a 44 kilomètres pour aller vers Nord Toulon : à partir de là, c'est aux Varois de dire ce qu'il faut faire. Vous dites que le scénario par Marseille est plus cher. Ce n'est pas vrai. Les études que nous avons faites montrent qu'il n'est pas plus coûteux que les autres lignes. Permettez-moi de vous faire part du résultat de nos études. Notez que ce n'est pas nous qui choisissons le tracé. RFF doit aussi s'exprimer sur le sujet. Nous avons choisi le scénario qui nous semble le meilleur et nous le défendons. Ce n'est pas non plus le scénario le plus compliqué. Il faut 4 voies dans la vallée de l'Huveaune, il faut traiter le bruit, il faut construire des tunnels. Les tracés qui étaient prévus depuis longtemps ont toujours traversé Aubagne en tunnel.

**Philippe BARTHE**

Dans cinq ans, quand la ligne nouvelle Barcelone-Perpignan sera mise en service, Marseille sera reliée à Barcelone en TGV.

Ensuite, on ne peut pas imaginer privilégier Marseille-Nice en 1 heure en mettant 3 milliards d'euros sur la table pour 15 minutes en passant plus au nord. Je ne vois pas pourquoi on ne privilégierait pas une solution plus au nord. Même si vos collègues d'Aix n'en veulent pas, les habitants de Cuges ont aussi le droit d'avoir un avis. 3 milliards d'euros pour 15 minutes, c'est excessif.

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

Premièrement, faut-il une LGV en PACA ? Je pense que oui, parce que la région, de par sa position géographique, est en train de devenir un cul-de-sac. Il faut donc que nous fassions attention et que nous nous raccrochions au centre de gravité de l'Europe. La « banane bleue » du développement, c'est Londres, Paris, Francfort, Milan et Milan devient le centre de l'Europe, avec son extension

vers l'Est. Il faut donc nous raccrocher à ce courant d'échanges et il faut aussi, autant que faire se peut, faire l'arc méditerranéen. Or cet arc méditerranéen peut très bien passer par l'Arbois.

Deuxièmement, dans les 3 scénarios approfondis, il en est qui nous préoccupe, et en particulier les communes de La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges. Je ne veux pas sacrifier la qualité de territoire et la qualité de vie pour une LGV. Le scénario Nord Marseille-Nord Toulon a, à mon avis, trois tares : il est le plus lent, le plus coûteux et le plus destructeur.

Il est le plus lent. Dans toutes les études, il y a 10 à 15 minutes en plus en passant pas ce tracé. En outre, les Alpes-Maritimes veulent un tracé en ligne directe, les départements alpins commencent à dire que, si le tracé était plus au nord, ils pourraient en profiter et irriguer leur territoire et enfin, les Niçois nous expliquent qu'ils ont aussi une 3<sup>ème</sup> voie à réaliser entre Antibes et Nice. En outre, nous avons à réaliser la 3<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne, pour désengorger la vallée de l'Huveaune. C'est un projet qui piétine parce que l'argent public est contraint, mais c'est un projet vital. Si nous obtenons cette 3<sup>ème</sup> voie, vous nous expliquez qu'il en faudra une 4<sup>ème</sup> pour faire passer la LGV. Cela me pose un problème. Les techniciens nous expliquent que, sur la même voie, on peut alterner les TGV et les TER. Je doute un peu de cette possibilité, en tout cas on ne m'a pas démontré le contraire. Nous avons à préserver collectivement cette 3<sup>ème</sup> voie qui est très importante pour nous.

Il est le plus coûteux. On parle de 5, 6 voire 7 milliards d'euros ! Le TGV PACA sera, après le TGV Est, celui qui demandera le plus d'argent public et d'effort des collectivités territoriales. Ce sera presque 50 % de la somme qui sera demandée aux collectivités territoriales, c'est-à-dire à la région, aux trois départements et aux communautés urbaines. En plus, il faut s'attendre à des dépassements de coût : dire l'inverse serait mensonger. Je rappelle que la 3<sup>ème</sup> voie, qui devait coûter 100 millions d'euros au départ, va finalement en coûter 220 millions. De plus, ce tracé apparaît comme le plus coûteux en termes d'ouvrages d'art et de tunnels. Quand il n'y a plus d'argent public, on nous explique que le tunnel qui devait faire 7 kilomètres n'en fera plus que 3 ou 4. Ensuite, ce sont les élus locaux qui doivent se colleter avec la population pour expliquer que le tunnel ne fera pas 7 kilomètres mais 3 parce qu'il n'y a plus d'argent. A Marseille, c'est ce qui s'est passé avec la L2.

Enfin, c'est le tracé le plus destructeur : la zone urbaine est très dense, des zones économiques (Les Paluds à Aubagne et la zone d'activités à Gémenos) vont être tangentées, des zones environnementales (Cuges) vont être traversées. On nous explique que la ligne passera au large de Cuges, mais cela ne passera pas aussi au large que cela. On ne va pas non plus creuser 30 kilomètres de tunnel entre Marseille et Cuges. Je n'y crois pas.

Les tracés Nord Arbois et Sud Arbois sont moins destructeurs, moins coûteux et plus rapides. Ces tracés ont une histoire. Le tracé Querrien en 1990 était plutôt celui-là. C'est la voie aurélienne. Il y a déjà une emprise avec l'A8. Voilà les réflexions que je voulais vous livrer à ce stade du débat. Faisons attention. L'argent public est contraint, les collectivités territoriales sont appelées à la rescousse. En plus, nous avons à protéger le développement économique et l'excellence de nos territoires.

### **Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Les 3 scénarios approfondis à la demande du comité d'orientation présentent à la fois des temps de parcours équilibrés et des coûts raisonnables. Vous dites que le scénario Nord Marseille - Nord Toulon est le plus lent : c'est vrai pour les TGV Nice-Paris, mais ce n'est pas vrai pour les TGV à

destination de la province : c'est le scénario qui offre le meilleur temps de parcours entre Marseille et Nice. C'est effectivement le plus coûteux (Sud Arbois : 5,15 milliards d'euros, Nord Arbois, 5,35 milliards d'euros, Nord Marseille - Nord Toulon : 5,55 milliards d'euros), mais les trois scénarios se tiennent à moins de 500 millions d'euros. Je me suis occupé de ces études techniques : je porte ces estimations. Ils ne sont pas, à ce stade des études, très différents.

### **De la salle**

Vous oubliez 1,1 milliard d'euros pour la traversée de Marseille.

### **Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Non, les 1,1 milliards d'euros sont compris dans l'estimation de 5,55 milliards d'euros.

S'agissant de l'impact environnemental, aujourd'hui, les études ne permettent pas de comparer les différents scénarios sur le plan de l'environnement. Il faudra mener des études préliminaires.

### **Richard MIRON (conseiller général des Bouches-du-Rhône)**

Quel sera l'impact de la LGV sur le TER en matière de fréquence et de clientèle ?

Lorsque le vice-président du Conseil régional PACA interpelle la commission sur la 3<sup>ème</sup> voie, je voudrais simplement indiquer que le pilote dans la construction de la 3<sup>ème</sup> voie, celui qui détient les cordons d'une partie de la bourse, c'est bien le Conseil régional PACA.

Le Conseil général des Bouches-du-Rhône a donné sa position dans un cahier d'acteurs. Cette position a été actée par tous les conseillers généraux, y compris ceux qui sont maires d'agglomération. Le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la communauté d'agglomération du pays d'Aix, la communauté urbaine de Marseille et Toulon Provence Métropole ont voté le principe, certes avec un certain nombre de prises en compte, notamment en matière d'aménagements, d'une voie LGV passant par Marseille. C'est clair.

### **Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Le projet que nous défendons est un projet de grande vitesse et de grande capacité. Il s'agit de construire une 2<sup>nd</sup>e ligne à travers PACA et d'avoir une ligne pour les TER et une ligne pour les TGV et les trains intercity à grande vitesse. Le Conseil régional a exprimé l'ambition de développer les TER à l'horizon 2020.

### **De la salle**

2010.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Une première étape en 2010 avec le contrat de plan Etat-Région et une deuxième étape en 2020 avec la LGV PACA. L'objectif qui nous a été communiqué à l'horizon 2020 est d'améliorer encore le service TER et d'offrir un train toutes les 15 minutes dans toutes les gares intermédiaires de la vallée de l'Huveaune et un train toutes les 7 min 30 entre Marseille et Aubagne. Les études de la LGV PACA ont pris en compte la nécessité d'offrir la capacité ferroviaire quel que soit le scénario pour permettre à la fois d'offrir ce service TER et le service TGV. Avec 4 voies dans l'Huveaune, on pourra faire circuler le service TER et le service TGV. Si la LGV ne passe pas par la vallée de l'Huveaune, nous aurons trois voies qui seront déchargées de la majorité des TGV sauf les TGV qui continueront à desservir les gares de la Côte entre Marseille et Toulon centre et offrir en même temps des services TER dans les mêmes conditions.

**Patrick LAFFRAT (Gémenos)**

Quand l'humanité va-t-elle se guérir de la maladie de la vitesse ? N'existe-t-il pas d'autres solutions pour accroître la capacité ferroviaire sans passer par le concept de vitesse ?

**Lise MERMILLOD (RFF)**

Sur des courtes distances, le TER offre des temps de parcours satisfaisants. Sur des distances plus longues, la ligne classique, sans aménagement, ne permet pas d'atteindre des temps satisfaisants : 2 h 30, c'est trop long.

**Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)**

Je vous fais part de l'expérience de la SNCF : à chaque fois que la SNCF a proposé une amélioration nette du temps de parcours par le fer, beaucoup de gens abandonnent l'avion ou la voiture pour le train.

**Alban de MAISONNEUVE (Gémenos)**

J'ai eu cinq enfants qui ont tous suivi leurs études à Marseille. Nous avons vécu un enfer parce que, tous les 8 jours, nos enfants restaient sur le quai parce que la liaison Marseille-Aubagne ne fonctionnait pas, souvent pour cause de grève. Pourquoi dépenser autant d'argent pour construire une LGV quand on a déjà un matériel qui ne fonctionne pas ? Pourquoi ne feriez-vous pas une navette automatique entre Marseille et Aubagne ?

**Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)**

Dans la région, la régularité des TER est mauvaise parce que la ligne classique est encombrée : dès qu'il y a un incident quelque part, il se répercute sur tout le trafic. Si la ligne classique est dédiée aux TER, comme cela est prévu dans le projet de LGV PACA, la qualité de service sera nettement meilleure.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Claude Vallette va nous présenter le projet de la ville de Marseille.

**Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole)**

MPM soutient le projet LGV PACA : pourquoi ? La mobilité est un point très important. La place de l'homme dans cette mobilité est essentielle. Ce n'est pas la vitesse qui compte, c'est le temps perdu. Réfléchissez à cela. Les grands enjeux pour les métropoles, c'est la position internationale, le déplacement du centre de gravité de l'Europe, l'organisation de la métropole, la place de Marseille dans le système. On en a parlé. Deuxièmement, c'est important parce que notre région a des infrastructures notoirement insuffisantes, en voie de saturation. Aujourd'hui, on préfère avoir une LGV plutôt qu'une autoroute supplémentaire.

Tous les couloirs ont été étudiés. Nous privilégions le scénario qui passe par Marseille (la ligne emprunte le tunnel à l'entrée de la commune, passe en surface jusqu'à St Barthélémy, passe par la Blancarde et débouche dans la vallée de l'Huveaune) pour plusieurs raisons.

La Blancarde est reliée à la gare St Charles et il y a un espace important. C'est un shunt en tunnel qui est beaucoup plus court que celui qui était prévu à l'origine.

Nous avons approfondi le scénario proposé par RFF et nous avons trouvé des nuances entre les études RFF et les nôtres : nous arrivons à 5,3 milliards d'euros et à 3 heures 45 sur Nice-Paris.

Le scénario par Marseille permet de :

- gagner sensiblement en capacité pour l'exploitation des TGV et TER ;
- s'inscrire dans l'aménagement du territoire régional (TGV jonction, TER) ;
- utiliser les installations existantes : couloirs, gares ;
- desservir le plus possible les villes au cœur, en synergie avec les choix faits ou à venir dans le domaine des transports.

Voilà l'explication rapide des 2 voies supplémentaires au nord et dans la vallée de l'Huveaune, avec le shunt de St Charles. Je vous rappelle qu'aujourd'hui pour les TER, c'est déjà une zone qui est critique. Il faut absolument doubler la capacité de St Charles aujourd'hui, même si on ne fait pas passer de TGV nouveau par là.

Ce schéma explique les TGV jonction.

Dans le schéma Nord Arbois, il faut prendre des clients à Toulon et plus loin parce qu'Arbois et Marseille ne sont pas en ligne. Au niveau de la ville de Toulon, il y a un rebroussement obligatoire pour tous les TGV de jonction, qui font perdre en gros 30 minutes par Marseille St Charles. Troisièmement, il n'y a pas d'interconnexion possible pour desservir l'aéroport de Marignane.

Dans le schéma par Marseille, il y a une possibilité de desserte de Nice en direct, c'est un TGV qui arrive à Paris dans les temps que demandent les Niçois, Toulon est couplé avec Marseille dans sa desserte, Aix reste sur la ligne, il est possible de rejoindre l'aéroport.

Le scénario par Marseille est en accord avec les principes du développement durable :

- en assurant une desserte au plus près des populations et pour le plus grand nombre ;
- en constituant un scénario plus économe en matière de consommation de l'espace : le risque de l'étalement urbain ;
- avec un nouveau couloir deux fois moins long (44 kilomètres) ;
- en proposant un tracé globalement moins agressif pour l'agriculture et les espaces périurbains...

**Muriel BARBERIS (Gémenos)**

Où va passer la LGV exactement ?

**Claude VALLETTE**

La décision n'est pas encore prise. Je dis simplement que, plus le tracé passe au sud, moins il est destructeur.

**Muriel BARBERIS**

Comment pouvez-vous dire qu'il y aura deux tunnels si vous ne savez pas où la ligne va passer exactement ?

Autre chose, quand je vais acheter de la viande chez le boucher, je sais combien va me coûter la viande. Vous, vous faites des tas de projets, vous parlez de milliards d'euros, mais en fait vous ne savez pas combien cela va coûter exactement.

**Claude VALLETTE**

Dans Aubagne, il y a forcément un passage en tunnel, entre la fourche de l'autoroute et la sortie d'Aubagne La Bourbonne.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

RFF, pouvez-vous expliquer le passage des couloirs de 7 kilomètres à des fuseaux de 1000 m ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

RFF a demandé à Scétauroute de réaliser des estimations de coûts sur la construction de la ligne nouvelle. Les experts de Scétauroute sont allés sur le terrain, ils ont validé les analyses cartographiques qu'ils ont menées pour annoncer que, sur tel ou tel itinéraire, la LGV pourrait comporter un certain linéaire d'ouvrages exceptionnels, de viaducs, de tunnels. Sur la base de ces éléments, ils ont fait une évaluation du coût de la ligne nouvelle. A ce stade, RFF n'a pas de tracé : il ne peut pas dire précisément où la LGV passera, compte tenu du recueil de données dont il dispose. RFF n'a pas encore fait de reconnaissance topographique et géologique. Le projet n'est pas

du tout ficelé. L'objet du débat public, c'est d'apporter des éléments d'information sur les couloirs concernés, sur les tracés possibles et sur leurs coûts. Le coût définitif, nous le connaissons lorsque la ligne sera construite, mais les estimations que nous faisons sont des estimations prudentes.

### **Philippe MARZOLF (CPDP)**

Nous passons la parole à Monsieur Chaix, le président de l'association Vivre à Gémenos.

### **René CHAIX, président de l'association Vivre à Gémenos**

L'association Vivre à Gémenos, créée en 1993, est une association qui bénéficie du statut d'association agréée de protection de l'environnement. Dès le début 2004, nous nous sommes préoccupés de ce projet de LGV PACA, notamment du risque de passage par nos territoires.

Je ferai d'abord une déclaration de principe. Le projet de tracé sud par La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges comporte des risques graves et inacceptables de nuisances sonores pour nos communes jusqu'alors réputées pour leur qualité de vie. Par conséquent, notre association n'est pas favorable à ce tracé. Néanmoins, chaque scénario comportant plus ou moins sa potentialité de nuisances et d'atteintes à l'environnement, nous souhaitons que le débat puisse faire ressortir le meilleur projet du point de vue de l'intérêt général en tenant compte de tous les paramètres à prendre en considération au sein desquels la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains doit être la première des préoccupations. Les décisions finales de tracé devront impérativement intégrer cette donnée fondamentale. Si la protection de nos sites et de nos paysages et la protection phonique n'étaient pas garantis, notre association s'élèverait avec force contre ce projet de tracé et appellerait la population à se mobiliser.

Concernant la pertinence du projet de LGV PACA, notre association considère que le projet de LGV PACA est une nécessité pour la région, la France et l'Europe du Sud et qu'il constitue un maillon essentiel de la réalisation de l'arc méditerranéen qui devrait un jour, relier entre elles les principales métropoles du pourtour méditerranéen. Ce projet est porteur d'avenir pour notre région par ailleurs, Il est conforme aux engagements de la France résultant de l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto de privilégier les investissements améliorant les moyens de transport collectif les moins polluants et les plus économes en consommation d'énergie et accessibles au plus grand nombre. Pour autant, cette réalisation ne doit pas détruire nos sites, les paysages et la qualité de vie des riverains.

Sur les conséquences environnementales et les nuisances, l'idée de développement durable doit guider les grands projets d'aménagement. Les moyens techniques de protection existent. Ils ont un coût, mais les risques et les nuisances aussi. Il vaut mieux les éviter au départ plutôt que d'essayer coûteusement et souvent inefficacement de les réduire ensuite.

Pour y parvenir, les sections des voies en surface ou les ouvrages aériens doivent faire l'objet d'une protection acoustique appropriée. La traversée des zones sensibles doit s'effectuer en tranchée couverte ou bien en souterrain. Les voies ne doivent pas séparer en deux les bassins de vie ni constituer des barrières infranchissables. Les passerelles d'échanges doivent être suffisamment nombreuses. Les gares nouvelles TGV doivent être multimodales, c'est-à-dire connectées directement aux différents systèmes de transport collectif, notamment les TER, afin de ne pas accroître le trafic automobile sur des axes déjà saturés.

Le scénario sud Marseille-Aubagne-Toulon traverse un secteur très urbanisé depuis Marseille Blancarde jusqu'au massif de la Ste Baume. Compte tenu de l'étroitesse et de la configuration géographique des territoires en forme de vallée le long de l'Huveaune ou en cuvette entourée de collines et de massifs montagneux dans les plaines d'Aubagne, de Gémenos ou de Cuges, toute nuisance phonique serait insupportable et inacceptable pour l'ensemble de la population du secteur. La nécessité d'éviter les nuisances sonores est donc un impératif absolu sur ce tronçon et pour Vivre à Gémenos, un sujet essentiel de mobilisation pour la protection du site et la qualité de vie des riverains. Il faut savoir que ce scénario sud a déjà été approfondi en 1992 par un collège d'experts mandatée par les pouvoirs publics pour étudier le prolongement du TGV Méditerranée vers la Cote d'Azur. Le scénario sud soumis aujourd'hui par RFF se rapproche du tracé Ferrier, issu du rapport de ce collège d'experts, qui prévoyait à partir d'Aubagne un tunnel de 3,9 kilomètres dans le massif du Douard.

### 3.1. Le tracé FERRIER de 1992 (Collège d'experts)



Il est utile de citer un extrait d'une note de synthèse de 92 préconisant ce tracé : « De Marseille à Aubagne, secteur très urbanisé, les circulations utiliseraient les voies de chemin de fer actuelles au prix de la création d'une 3<sup>ème</sup> voie. Au-delà, l'itinéraire se prolongerait en ligne nouvelle. Le principe d'un débranchement vers le sud évitant toute la zone d'activité a été retenu pour l'étude. Il disparaît en tunnel d'une longueur de 3,9 kilomètres à l'ouest du centre de la Bourbonne. Il débouche au sud des gorges de la petite Ste Baume ».

Aujourd'hui, le scénario sud de RFF se rapproche du projet Ferrier, il fait état :

- d'une 4<sup>ème</sup> voie Marseille-Aubagne ;
- de l'évitement d'Aubagne par un tunnel ;
- de 20 kilomètres environ de tunnels et viaducs au sud de la Ste Baume.

Dans le cas où le tracé sud serait retenu, nous demandons qu'un passage en souterrain depuis La Penne / Aubagne se poursuive en tunnel jusque sur les hauteurs du massif du Douard en direction

du plateau du Castellet évitant ainsi les nuisances sonores pour La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges. Il serait inacceptable que, dans un secteur aussi sensible, toutes les précautions ne soient pas prises pour éviter tout risque de nuisance.

En conclusion, sur la réalisation d'un tracé sud passant par Aubagne et Gémenos, la position de l'association Vivre à Gémenos est bien définie. Elle s'inscrit dans une logique de développement durable où l'évolution des techniques doit s'accompagner du respect de l'individu et de son cadre de vie. Si l'absence de nuisances n'était pas garantie, Vivre à Gémenos s'opposerait résolument à ce projet de tracé et appellerait les gémenosiens et les populations des communes voisines à se mobiliser pour défendre leur qualité de vie. Je vous remercie.

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Je confirme que l'un des scénarios présentés par RFF est assez voisin de celui de Jean-Paul Ferrier. Vous avez vu que Monsieur Chaix rajoute un certain nombre de linéaires de tunnels, c'est pour cela que je dis qu'il est assez voisin des hypothèses que nous avons faites.

**De la salle**

Pourquoi RFF a écarté ce tracé ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Je voudrais rappeler le calendrier. Le débat public se déroule au tout début du processus de concertation, alors qu'aucune décision n'est prise.

**De la salle**

C'est faux. RFF fait un débat public, parce que la loi l'y oblige. Quoi qu'il se dise pendant le débat public, vous ferez ce que vous voudrez.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Certainement pas. En tant que vice-président de la CNDP, je peux vous dire que la plupart des projets qui passent en débat public sont soit abandonnés (projet d'extension de Nice ou projet d'autoroute A32) soit améliorés.

**Max WOLFEL (Aubagne)**

Quand le tracé définitif sera-t-il décidé ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Comme je vous le disais, nous sommes au tout début du processus, nous ne sommes pas à la veille d'une enquête publique. Un tracé s'élabore en concertation avec les mairies et les associations : il faut plusieurs années (8 ans sur le TGV Méditerranée). Aujourd'hui, nous avons des hypothèses qui permettent de chiffrer les différents scénarios. A l'issue du débat public, RFF fera part de sa décision, en tenant compte de ce qui s'est dit pendant le débat. Puis, il démarrera des études préliminaires (2 ans) et ensuite des études d'avant-projet. Au fur et à mesure, le couloir, qui est de 7 kilomètres aujourd'hui, passe à un fuseau d'un kilomètre et progressivement, se resserre pour arriver à un couloir d'enquête publique de 500 mètres. Au moment de l'enquête publique, le tracé est très précis. Si vous n'intervenez qu'à ce moment-là, il est trop tard par rapport au processus décisionnel. C'est la raison pour laquelle nous nous situons plusieurs années avant l'enquête publique. Après l'enquête publique, le maître d'ouvrage réalise des études d'avant-projet détaillé puis passe des appels d'offre et on passe au stade suivant, de la réalisation des travaux qui dure entre 6 à 8 ans.

**Christine ARNEODO (Gémenos)**

Je souhaite que RFF ne s'écarte pas du tracé Ferrier étudié il y a plusieurs années. Si ce n'est pas le cas, nous arriverons à mobiliser la population et à empêcher la LGV de passer dans la plaine de Gémenos. Par ailleurs, comment arrivez-vous à une si petite différence par rapport aux scénarios nord et sud Arbois alors que le tracé Nord Marseille-Nord Toulon compte plus de tunnels ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Dans tous les cas, le projet de LGV ne se fera que s'il respecte l'environnement et les populations. Dans tous les scénarios, il y aura beaucoup de tunnels. Par exemple, dans le scénario Nord Arbois, on estime que, pour traverser le pays d'Aix au sud d'Aix-en-Provence, il faudra environ 13 kilomètres de tunnels compte tenu de l'urbanisation et de la topographie de cette zone. Au final, la différence de linéaire d'ouvrages souterrains des trois scénarios n'est pas si importante que cela.

**De la salle**

Pourquoi retraverser le pays d'Aix ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

On va en direction de Nice ! On fait un débranchement du TGV Méditerranée au sud d'Aix-en-Provence, on traverse le pays d'Aix et ensuite on prolonge la ligne en direction de l'est de la région. Entre Aubagne et le sillon permien, il est prévu, par les études techniques réalisées par Scétauroute et dans le chiffrage qui est annoncé pour le coût du scénario Nord Marseille - Nord Toulon, 20 kilomètres d'ouvrages exceptionnels : 15 kilomètres de tunnels et 5 kilomètres de viaducs. Ces ouvrages exceptionnels sont nécessaires pour franchir le relief entre Aubagne et le plateau du Castellet et, après Signes, pour rejoindre le sillon permien.

**Christine ARNEODO**

RFF ne peut-il pas demander une étude chiffrée du tracé Ferrier ?

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

La demande est prise en compte. Je vous propose d'écouter le maire de Cuges.

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

Je voudrais dire très amicalement à madame l'architecte paysagiste que, si Cuges est le plus grand poljé de l'Europe de l'Ouest, Signes n'en est pas un. Vous comprendrez que je tiens à ce détail.

Je suis pour le TGV, pour deux raisons : le développement durable et l'arc méditerranéen, pour qu'enfin le sud gagne un peu par rapport au nord.

Il faut absolument rattraper notre retard, qui est dû à Monsieur Deferre, en matière de métropolisation de l'aire marseillaise. Claude, nous avons la même analyse, mais nous n'arrivons pas tout à fait au même résultat. Le développement métropolitain n'est pas celui de la communauté urbaine de Marseille d'aujourd'hui : il faut penser à l'horizon 2020. Or en 2020, tout le monde sait que la métropolisation ne sera pas la même que celle d'aujourd'hui. J'ajoute que la métropolisation ne veut pas dire l'unité de structure. On n'est pas obligé de se retrouver tous au sein de la communauté urbaine de Marseille. Par contre, l'aire métropolitaine de Marseille concernée par le TGV, ce sont les 62 communes de la PACA. Il faut donc trouver au cœur de l'aire métropolitaine marseillaise (et non au cœur de la ville) une gare qui soit capable d'irriguer la région et d'être le nœud entre le nord et le sud et entre l'est et l'ouest. Or cette gare existe : c'est l'Arbois. Pourquoi construire une autre gare alors qu'il en existe déjà une ? L'argument financier a aussi un poids. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit Bernard : les tunnels. René, je suis d'accord avec toi sur le tracé Ferrier, sauf que, par rapport à ce qu'a dit Deflesselles, les tunnels, si on n'a plus de sous, on ne les fera pas. D'un autre côté, je trouve un peu fort de café de nous dire aujourd'hui que l'Etat n'a plus un euro, mais qu'il en aura en 2020 pour faire une gare à la Blancarde, pour faire ci et pour faire cela. Ou alors il faut tout dire. Daniel Fontaine a dit qu'aujourd'hui les trains ne nous dérangeraient pas parce que les TER ne fonctionnaient pas. Il faut savoir qu'aujourd'hui même, Vivendi vient de remporter le premier appel d'offres de fret ferroviaire dans le nord-est de la France : la SNCF, accrochez-vous, la privatisation arrive à grands pas. Ou alors on dit que ce n'est pas l'Etat qui paiera mais la privatisation ou alors on ne peut pas dire aujourd'hui que l'Etat n'a plus un euro, mais qu'il en aura en 2020.

Sur la métropolisation, s'il faut que l'on se développe entre nous et que l'on collabore, cela veut dire, Claude, que vous ne devez pas nous écarter, parce qu'il me semble que vous allez dans le bon sens, quand vous faites la conférence des présidents et comité de suivi. Vous ne pouvez pas nous éliminer comme vous l'avez fait à partir du moment où nous ne voulons pas accepter votre position. Il faut que Berre, le pays salonais et nous, nous entrons dans ce comité et à la conférence des présidents pour métropoliser davantage. Il me semble que nos arguments sont plus objectifs et plus sérieux que deux arguments que j'ai entendus. Le président de la CCI a dit à Marseille que si le TGV ne rentrait pas dans Marseille, ce serait une catastrophe économique ! Il me semble que la catastrophe économique serait si le TGV ne passait pas dans l'aire métropolitaine. L'autre argument qui ne me semble pas du tout sérieux, c'est celui de Mme Joissains, maire d'Aix-en-

Provence, qui dit : « j'ai la gare, mais je ne veux plus les rames ». Il me semble que nous avons des arguments un peu plus sérieux et un peu plus objectifs ! Moi, je propose que le sénateur maire de Marseille nous réunisse et que nous discutons de la métropolisation. A ce moment-là, on s'apercevra que, comme les transports sont le vecteur fondamental de la métropolisation, c'est à Aix que la LGV doit passer. En plus, la gare de l'Arbois avantagera Iter et les alpins. J'ai fait l'expérience dimanche. De l'Arbois à Iter à St Paul lès Durance, en respectant les 130 kilomètres/h, il faut 25 minutes.

### **Philippe MARZOLF (CPDP)**

Mes collègues me disent : il suffit d'organiser une réunion de proximité à Aix pour savoir s'ils sont d'accord.

### **Claude VALLETTE**

Si nous avons pu, enfin, essayer de faire quelque chose avec Aix, c'est parce que nous sommes dans la même aire métropolitaine, nous sommes tous embarqués dans le même bateau. Le nombrilisme marseillais n'existe pas parce qu'il n'a aucun sens : aujourd'hui, on ne pourra faire qu'avec le pays d'Aubagne, avec la communauté d'Aix, avec la communauté de Fos et de l'étang de Berre. C'est notre bassin de vie et c'est dans ce cadre que nous réfléchissons.

Nous pensons que le passage dans Marseille, pour toute une série de raisons fonctionnelles, est plus utile, mais l'Arbois sera de toute façon une gare très importante du dispositif : elle est destinée à se développer. Après, on n'en est pas encore à choisir le tracé, on en est au débat sur les principes. Je transmettrai au sénateur maire de Marseille, président de la CUM, vos propositions.

### **Philippe MARZOLF (CPDP)**

Je passe la parole à Bernard DESTROST, porte-parole de l'association de sauvegarde de l'environnement cugeois

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

Je voudrais vous lire ce qui est écrit en tout petit sur la plaquette de présentation du débat public : « Les scénarios comprenant une traversée souterraine de Marseille (22 kilomètres) ou de Toulon (21 kilomètres) ont été exclus de ce tableau comparatif par souci de se concentrer sur les solutions les plus réalistes financièrement. En effet, avec ces tunnels, le coût du projet pourrait atteindre 8,4 milliards d'euros. » Je rajoute que, sur un document que j'ai récupéré sur le cédérom, je lis : « solution Nord Marseille via le massif de l'Etoile : 2 milliards d'euros, solution centre : 1,65 milliard d'euros, solution sud : 1,7 milliard d'euros » et un peu plus bas « pour mémoire, solution tunnel urbain sous Marseille : 2,1 milliards d'euros. »

Tout d'abord, je voudrais au nom de Monsieur Patrick Wilson, président de l'association de sauvegarde de l'environnement cugeois, ainsi que des membres du conseil d'administration,

remercier l'ensemble des membres de la CPDP de nous donner la possibilité de nous exprimer ce soir.

Je voudrais également saluer les responsables de RFF qui ont mis à disposition de ce débat les éléments nécessaires à une bonne approche du dossier LGV.

Je me réjouis aussi de voir participer enfin un grand nombre d'élus de la circonscription à ce débat.

Ces réunions organisées par la CNDP ont pour but de décider sur l'opportunité ou pas de voir construire dans les années à venir une ligne à grande vitesse dans la région PACA et de desservir la métropole azurée le plus rapidement possible comme défini par le CIADT du 18 décembre 2003.

Aujourd'hui, la position quasi unanime des élus sur ce projet nous amène à ne pas parler que des différents scénarios proposés par le maître d'ouvrage.

Avant d'évoquer ces itinéraires, nous tenons à réaffirmer notre position.

C'est vrai, nous serions tentés, comme bon nombre d'associations, de dire non à ce projet. Une question nous vient à l'esprit : devons-nous refuser aux habitants de la métropole azurée de rejoindre le nord de l'Europe dans les meilleures conditions alors que nous, nous possédons, au départ de Marseille, une TGV qui nous permet de rejoindre Paris en 3 heures ?

Ne soyons pas égoïstes, ne refusons pas aux autres ce que nous avons et à choisir une nouvelle infrastructure, nous choisissons le train, moyen de transport le moins polluant.

Toutefois, nous défendons un équilibre qui additionne le coût, le développement global et durable de la région et l'impact sur l'environnement.

C'est pourquoi nous nous opposerons à tout scénario qui ne correspondrait pas du tout à ce que nous voulons laisser en héritage à nos enfants.

Vous l'avez compris, les tracés qui passent par Marseille et qui impactent la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et notre plaine de Cuges, plus grand poljé de France, ne trouvent pas l'assentiment des habitants de cette partie du département.

Tout d'abord, ces itinéraires sont les moins rapides pour relier la côte d'Azur au nord de l'Europe. Les temps de parcours indiqués par RFF ne tiennent pas compte des arrêts en gare. La vitesse ne pourra pas dépasser les 160 kilomètres/h dans la vallée de l'Huveaune et la traversée de nombreux tunnels ne pourrait qu'augmenter les temps de parcours.

Des nuisances toujours plus grandes pour les riverains, plus particulièrement le long de l'Huveaune, coincés entre l'autoroute A 50 et les périmètres Seveso.

Comme au sud de la Ste Baume, une topographie marquée au sud de la Ste Baume, milieu naturel de grande qualité répertorié aussi au titre du réseau Natura 2000.

Un impact destructeur pour Cuges, qui doit sa singularité au fait que c'est un poljé, bassin d'effondrement tertiaire en relief karstique.

La plaine de Cuges les Pins est une dépression fermée où les nuisances sonores occasionnées par le passage d'un TGV ne pourraient qu'être amplifiées.

De plus, aux dires de RFF, notre village offre des paysages d'une grande simplicité et d'une grande force, groupé autour de ses trois clochers, qui donne une impression idyllique de la campagne provençale préservée et chère à Marcel Pagnol.

Enfin et surtout le coût que pourrait représenter un tracé par Marseille. A titre d'exemple, le scénario qui intègre le passage de la cité phocéenne en souterrain s'élève à plus de 7,5 milliards d'euros. Ce chiffre ne tient pas compte des contraintes techniques et géographiques que pourraient rencontrer le maître d'ouvrage lors de la réalisation des 59 kilomètres de tunnels (dans le scénario Nord Toulon) soit l'équivalent du percement des Alpes entre Lyon et Turin. Et je ne parle pas de l'investissement financier que nécessiterait la création d'une nouvelle gare à la Blancarde. De plus, toujours calé sur un passage par Marseille, une nouvelle donne nous apparaît aujourd'hui. Monsieur le maire de Toulon s'est prononcé pour la création d'un gare à Toulon dans les environs de la Pauline. Cette variante nécessite un investissement supplémentaire pour la traversée de Toulon auquel il faudra rajouter un nombre important de kilomètres de tunnel pour arriver à destination, ce qui alourdira encore un peu plus la facture. C'est-à-dire pour un projet estimé, quel que soit le scénario, entre 4,5 et 5,5 milliards d'euros environ, nous allons nous retrouver avec un projet qui coûtera le double !

Soyons sérieux, messieurs les élus, ne pensez-vous pas que nous sommes assez imposés ? Et puis l'Etat est-il prêt à investir des sommes démesurées dans ce projet ? Monsieur le préfet de région l'a rappelé le 11 mars 2005, le CIADT s'est prononcé pour un tracé le plus rapide et le moins coûteux. On est loin de ces objectifs !

Vous allez nous dire, alors que proposez-vous ?



Il nous paraissait naturel d'imaginer la future LGV au départ d'Aix Sud ou Aix Nord. La gare de l'Arbois avait été imaginée à l'époque autour de ce scénario. Mais aujourd'hui, notre préférence s'oriente vers un itinéraire Nord Aix - Nord Ste victoire pour se raccorder à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l'A8. Cet itinéraire aurait l'avantage d'éviter les grands sites de la Ste Victoire, de la Ste Baume, de la forêt domaniale de Maurières, le Massif des Maures, le plateau de l'Issole, la Roquebrussane et surtout il éviterait les bassins agricoles et viticoles des AOC de Carcès, Cotignac, Entrecasteaux, Lorgues, etc. Il évite également les régions à forte densité de population.

La création d'une gare au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d'assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s'inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2<sup>ème</sup> gare située à l'est du département du Var permettrait d'irriguer une grande partie de cette région.

Le temps de parcours de l'itinéraire que nous proposons est l'un des plus compétitifs. Compte tenu du peu de tunnels et du non débranchement vers Toulon, son coût est de loin le plus attractif (moins de 4,5 milliards d'euros).

Et Toulon dans ce scénario ? Il faut rappeler qu'aujourd'hui, Toulon centre est desservi par des TGV avec des temps de parcours sur Paris de 3 h 40 environ.

L'aménagement de la voie existante, notamment par la création de la 3<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne, les aménagements techniques dans les environs de Saint Cyr, la libération de sillons sur cet axe ferroviaire devraient permettre, rapidement et à moindre frais, aux habitants de l'agglomération toulonnaise de rejoindre Paris dans des temps raisonnables (3 h 20 environ).

Pour conclure, nous demandons à la CPDP et à RFF d'inscrire notre proposition dans le débat public. Mesdames messieurs, je vous remercie de votre attention.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

RFF, la proposition de Monsieur Destrost correspond-elle à l'un des scénarios que vous avez étudiés ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Oui, le scénario qui passe au nord d'Aix figure dans les hypothèses étudiées par RFF. La nouveauté, c'est d'imaginer une gare qui se situerait à l'intersection.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Monsieur Vallette, une réaction ?

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

Tout le monde a l'air de trouver que ce TGV est quelque chose d'important pour notre aire métropolitaine. A partir de là, je rappellerai simplement que le scénario nord Aix – le fait que l'on ait bloqué sur ce scénario – a fait que la LGV a capoté il y a 10 ans. Le pays d'Aix a déjà été traversé : je crois qu'il faut essayer de trouver les solutions les moins traumatisantes pour tout le monde. Le tracé Ferrier est une solution à étudier : en tout cas, nous ne sommes absolument pas contre.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Monsieur Fontaine, vous voulez conclure en tant que maire d'Aubagne.

**Daniel FONTAINE**

Une fois de plus, personne n'est fermé à la volonté de développer l'aire métropolitaine marseillaise.

Moi, je suis un peu déçu que le débat se soit focalisé sur la LGV et n'ait pas abordé les modes alternatifs de transport. Pourquoi un TGV entre Marseille et Nice ? Le sujet n'a pas véritablement été abordé. Pourquoi ne pas faire des moyens de transport alternatifs pour éviter de créer des voies supplémentaires responsables de nuisances ?

Enfin, je reviens sur ce que je disais dans mon intervention : on ne voit pas pourquoi le déplacement de l'homme serait favorisé au détriment du cadre de vie de l'homme.

En tout cas, merci pour ce débat et pour la qualité des échanges : ce n'est pas une surprise dans le pays d'Aubagne.

**Philippe MARZOLF (CPDP)**

Pour information, ce soir, vous étiez 290. 45 questions ont été posées par écrit et 12 d'entre elles ont été posées à l'oral. Merci pour votre participation. Jeudi soir, nous sommes à Cannes.