

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à St Raphaël le 2 juin 2005</p>

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes	2
Annie CANIS-MILETTO et Didier COROT Membres de la CPDP	
Présentation du projet LGV PACA	4
RFF et la SNCF	
Questions du public et interpellateurs	9
<u>Interpellateurs :</u> Claude NOEL, premier adjoint au maire de Saint-Raphaël René DEFURNE, président de l'association des usagers de la gare des Arcs-Dranguignan Michel GALLETZOT, CAPRE (coordination associative pour le respect de l'environnement) et APEVV (Association de protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban) Noël PERNA, Région Verte	

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Annie CANIS-MILETTO et Didier COROT
Membres de la CPDP

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Mesdames et messieurs, bonsoir et merci d'être venus.

Je commence par la présentation du programme. Nous allons vous présenter le débat et la synthèse des réunions précédentes pendant 20 minutes. A 18 heures 20, Monsieur Bernard Gyssels (chef de projet LGV PACA, RFF) et Monsieur Alain Seguin (direction pilotage, stratégie et patrimoine, SNCF) présenteront le projet pendant 20 minutes. A 18 heures 40, nous aurons 4 interpellateurs qui auront chacun 7 minutes d'intervention. A ce moment-là, alterneront les questions-réponses. Vous avez trouvé sur vos sièges des papiers vous permettant de décliner votre identité et de poser des questions. Ces questions seront ramassées par nos charmantes hôtesse, elles seront mises dans une boîte et elles seront tirées au sort. Il faut savoir que toutes les questions auxquelles on n'aura pas eu le temps de répondre lors de cette séance recevront une réponse par écrit individuellement. Nos interpellateurs de ce soir sont Monsieur Claude Noël, premier adjoint au maire de Saint-Raphaël, Monsieur René Defurne, association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan, Monsieur Michel Gallezot, CAPRE (coordination associative Provence Alpes pour le respect de l'environnement) et APEVV (Association de protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban), et Monsieur Noël Perna, Région Verte.

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, créée par la loi de démocratie de proximité de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. La Commission particulière du débat public (CPDP) est une commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Elle est composée d'un président et de 4 membres nommés par la CNDP, tous engagés à travers un code éthique et de déontologie. Indépendance, neutralité, pas d'avis sur le projet, facilitateur et mémoire du débat.

Les objectifs visés : la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet, une participation active et un dialogue constructif, éclairer la décision du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet. Les principes du débat public sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

Les suites du débat : publication du compte-rendu par le président de la CPDP et du bilan par le président de la CNDP fin août 2005, publication du principe et des conditions de la poursuite du projet par le maître d'ouvrage fin novembre 2005.

Les dossiers du débat : présentation du débat public (6 pages avec carte T), dossier du maître d'ouvrage avec synthèse et cédérom des 22 études, cahiers d'acteurs (54 projets, 28 publiés), le journal du débat (4 numéros, le numéro 1 tiré à 1,5 million d'exemplaires, distribués en boîte aux lettres, encartés dans les journaux des collectivités et la presse régionale, le numéro 2 à 250 000 exemplaires, tractage dans les lieux publics avec exposition, le numéro 3 à 30 000 exemplaires en cours de diffusion).

Les moyens de diffusion, d'information et d'expression du public : accueil dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice, site Internet (228 connexions quotidiennes en moyenne, 27 726 visites depuis le 1^{er} janvier 2005, système questions-réponses (829 questions posées), numéro vert 08138306, système de carte T de demande de documents (6690), système de carte T pour poser des questions (126), diffusion de courriels, opération avec les scolaires et les étudiants, 265 articles de presse publiés depuis le 1^{er} janvier 2005.

Les moyens de participation du public : 6 176 participants à ce jour, 3 réunions générales de lancement à Nice (340 personnes), Toulon (750 personnes) et Marseille (300 personnes), 3 auditions publiques (180, 150 et 120 personnes), 8 réunions thématiques sur l'arc méditerranéen (135 personnes à Marseille), le développement territorial de la région (110 personnes à Nice), le développement des TER (258 à Aix et 150 personnes à Cannes), le transport de marchandises (180 personnes à Saint-Raphaël), les enjeux environnementaux (160 personnes à Mouans-Sartoux et 250 à Toulon), les enjeux fonciers et d'urbanisme (190 personnes à Draguignan), deux ateliers pédagogiques sur le financement (83 personnes) et les solutions alternatives, 17 réunions de proximité à Antibes, Menton, Cagnes, Aubagne, Cuers, Le Beausset, Nice, La Roquebrussanne, Grasse, Marseille, Aix-en-provence, Cagnes-sur-Mer, Brignoles, Draguignan, Toulon, Saint-Raphaël et Digne, 3 réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Didier COROT (CPDP)

Je vais faire un point sur l'état d'avancement du débat, à plus de la moitié du parcours, puisque nous sommes à l'avant-dernière réunion de proximité. Nous avons constaté dans un premier temps que la question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. Quel projet urbain lié à la création d'une gare nouvelle ? Quels seront les accès et les dessertes ? Et surtout, quel sera le gain de temps réel ? Il y a également une demande forte de liaison de centre-ville à centre-ville avec des décrochements vers les gares urbaines existantes, gares centres. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER plus efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Il y a une interrogation sur le surcoût de réalisation compte tenu des risques hydrogéologiques et environnementaux, très présents dans le territoire traversé. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

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

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

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité du projet semble confirmée par tous (le projet répond bien à un besoin de désenclavement du département), 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 enfouissement de la voie dite littorale qui est très urbaine et exposée aux influences maritimes. Il est également demandé un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

A mi-débat, la CNDP, suite à une demande de la CPDP, a demandé un dire d'experts indépendant sur les études réalisées par RFF sur la possibilité d'améliorer la ligne actuelle Marseille-Vintimille, la possibilité de scinder les travaux concernant les sections de ligne nouvelle et les améliorations de la ligne existante, tout en répondant au besoin de développement des TER et en apportant un gain de temps sur le trajet Nice-Paris ou Toulon-Paris. Nous avons consulté 3 bureaux d'études et c'est un cabinet suisse qui a été retenu. Cet audit sera présenté lors des réunions de clôture du débat. C'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'au 8 juillet. Le 16 juin à Marseille au Palais des Congrès du parc Chanot, il y aura un atelier de présentation des solutions alternatives qui ont été évoquées dans le courant du débat. Enfin, les réunions de clôture qui étaient prévues en juin sont décalées au 5 juillet à Nice (Acropolis) à 18 heures, 6 juillet à Toulon (Palais des Congrès Neptune) à 18 heures et 7 juillet à Marseille (World Trade Center) à 17 heures 30.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci. La parole est maintenant à RFF.

Présentation du projet LGV PACA

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

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

La région PACA souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille et les réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires sont de plus en plus encombrés. On n'arrive pas, dans le cadre du réseau actuel, à développer ce qu'il faut pour les transports de la vie quotidienne. Aujourd'hui, nous sommes en débat public. Le débat public porte sur l'ensemble des scénarios. Trois d'entre eux ont été approfondis, mais l'ensemble est mis au débat. Nous sommes ici pour vous écouter et pour noter vos réactions. La CPDP les enregistre, nous les enregistrons aussi. Au cours du débat, beaucoup d'idées ont émergé : elles vont nous permettre d'évoluer dans ce que nous vous proposons. Merci pour votre contribution.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. L'enjeu de la grande vitesse, c'est de répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Pour les Toulonnais, si Paris est encore à 3 h 50, il ne faut plus que 2 h 30 pour rejoindre Lyon, mais les relations restent difficiles pour la capitale varoise du fait de la saturation du réseau actuel. Les habitants qui vivent à l'est du département, c'est-à-dire en Dracénie, autour du golfe de St Tropez et à Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à 60 kilomètres/heure. On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut donc contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

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

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

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

- Les scénarios à un axe desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.
- Les scénarios à deux axes desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume.
- Les scénarios à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre Var.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes qui suivent l'itinéraire du centre Var ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont les trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir.

Alain SEGUIN (SNCF)

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

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

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

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV provenant de la région Ile-de-France desservant la Côte). On aurait ainsi des TGV Paris-Marseille-Toulon Centre-Hyères via la Côte et des TGV Paris-Nice via la Côte à partir de St Raphaël : sur ce scénario « ligne verte », les TGV pourraient quitter la ligne nouvelle au niveau d'une gare Est Var et desservir les centres-villes de St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de province (ou TGV province-province ou TGV de jonction). Ces TGV s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle parce qu'il faut les faire rouler le plus vite possible. Nous envisageons également des TGV sur l'arc méditerranéen, qui relieraient l'Espagne et l'Italie, emprunteraient la ligne nouvelle et s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle uniquement.

Le projet fait gagner 1 h 30 sur les trajets entre l'Ile-de-France et la Côte d'Azur et environ 45 minutes sur les trajets Paris-Les Arcs ou Paris-St Raphaël. Les gains de temps permis par le projet tel que le présente aujourd'hui RFF sont importants. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyageurs grandes lignes de près de 3 millions de voyages/an. Le trafic TGV pour PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyages par an. Dans le périmètre Les Arcs-St Raphaël, le trafic TGV aujourd'hui à titre indicatif est de 750 000 voyages/an. Il pourrait doubler. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées.

Pour les Arcs-Druguignan, la desserte TGV est aujourd'hui de 4 fréquences quotidiennes, dont 2 pour Paris et 2 pour la Province. A St Raphaël, 11 allers et retours TGV s'arrêtent chaque jour, dont 6 pour Paris et 5 pour la province. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles programmés dans les autres régions ainsi que ce projet de LGV PACA devraient permettre d'aller jusqu'à environ 27 fréquences quotidiennes dans une gare TGV située sur la ligne nouvelle et de maintenir 5 allers et retours par jour à St Raphaël Centre.

Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux : environ une vingtaine de TGV par jour circuleraient entre Est Var et Nice ou Marseille. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire et une bonne connexion.

La desserte que je viens de vous montrer s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Pour ce qui est des gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au nord de Toulon, située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, soit aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération de Toulon, Hyères et son secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, dite Est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Pour ces 3 gares, nos études montrent qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité du TGV. Une gare à Est Var en particulier se substituerait à celle des Arcs et permettrait un large drainage de la clientèle de l'est du Var, du nord de Draguignan au golfe de St Tropez. Dans le cadre du scénario Nord Marseille, nous prenons l'hypothèse d'une gare supplémentaire qui pourrait être située sur le site de Marseille St Charles ou sur la Blancarde. Enfin, nous envisageons un arrêt TGV sur le site multimodal de Nice St Augustin. Notre souhait général est de continuer à desservir les gares de centre-ville. Nous aurions ainsi 5 gares TGV dans le Var, dont deux dans l'est du Var : Est Var et St Raphaël.

Lise MERMILLOD (RFF)

Bonsoir, je vais maintenant vous expliquer pourquoi nous pensons que la LGV est une réelle opportunité pour répondre aux besoins de déplacement quotidien à l'intérieur de la région. La grande vitesse, c'est des TGV sur la ligne nouvelle comme la SNCF vient de le montrer, mais c'est également la possibilité de mettre en place un nouveau service : des trains intercity à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains, qui pourraient circuler alternativement sur la LGV et sur la voie classique puisque les réseaux seront interconnectés en plusieurs points, cumuleraient les avantages de la desserte fine des territoires et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient diminués d'une heure en train. Par exemple, le temps de parcours entre l'Est Var et Nice serait de 25 minutes contre 1 h 20 aujourd'hui, entre Marseille et Antibes 1 h 05 contre 2 h 05 aujourd'hui. Dans le même temps, les temps de parcours ne cesseront d'augmenter. Le train deviendra plus performant, plus rapide que la voiture. Cette offre a été mise en service dans le Nord-Pas-de-Calais avec un grand succès.

Avec la LGV PACA, on offre aussi une 2^{ème} ligne à la région : c'est la grande capacité, c'est sur la ligne existante trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV, des trains Grandes Lignes, de la ligne classique à la ligne nouvelle. L'ambition du Conseil régional à l'horizon 2020 est de poursuivre le développement de l'offre TER avec 3 fois plus de TER autour des agglomérations. Par exemple, entre Draguignan et Cannes, on passerait à une offre toutes les 30 minutes, entre Cannes et Nice à une offre toutes les 10 minutes.

C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale.

C'est donc pouvoir redonner à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

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

dans le Var les études pour la réouverture de Carnoules-Gardanne, la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, etc.

Pour St Raphaël, qu'est-ce que cela va changer ? Aujourd'hui, l'offre est peu attractive. Même si, en heures de pointe, on a des trains toutes les 50 minutes, il y a des trous de plus de 2 heures pendant lesquels il n'y a plus de train. Cela donne 20 trains/jour pour Nice, 12 trains/jour pour Marseille. L'offre est faible, limitée aux heures de pointe, sans continuité de service.

Avec la LGV PACA, l'offre sera plus performante. Il y aura 3 fois plus de trains, qui seront rythmés, cadencés, toutes les 30 minutes vers Nice, toutes les 30 minutes vers Marseille. L'offre sera fréquente et lisible. On aura donc un vrai service de type RER.

La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut rendre le train nettement plus attractif, tant pour les trajets de longue distance que pour les déplacements quotidiens. 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 (près d'une personne sur deux prendra le TGV entre l'Ile-de-France et le Var), environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités (par exemple, entre Marseille et St Raphaël, près d'une personne sur 5 emprunteraient les trains inter-cités régionaux). C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture. Rappelons simplement que le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la voiture et qu'un déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. Le développement des déplacements en train est donc bon pour la sécurité et la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète, à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Sur cette carte, figurent les différents projets de LGV que conduit RFF. Si le coût d'une LGV est compris entre 10 et 16 millions d'euros/kilomètre en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros/kilomètre en souterrain. Les coûts des sections en tunnel varient en effet beaucoup selon la géologie, selon la longueur et selon qu'il s'agit d'un tube unique pour deux voies ou d'un monotube avec une voie dans chaque tube. Les difficultés de relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des coûts observés pour la plupart des projets en France. Si la moyenne est de 15 millions d'euros/kilomètre, le coût pour la ligne LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros/kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires : selon les scénarios, ce sont entre 47 et 89 kilomètres de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France. Ainsi, dans un contexte de rareté des fonds publics, faut-il rechercher un projet réaliste et réalisable.

Enfin, le calendrier de l'opération. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Nous en sommes au débat public, c'est-à-dire au tout début de la phase de concertation et de réflexion sur ce projet. Que va-t-il se passer ensuite ? En fonction de la décision qui sera prise par RFF à l'issue du débat public (abandon, poursuite, choix d'une variante), il y a tout un phasage d'études. Si nous poursuivons le

projet, nous allons entamer des études préliminaires, puis nous passerons aux études d'avant-projet. A chaque étape, le couloir va se rétrécir pour aboutir au niveau de l'enquête publique à un tracé précis qui sera mis à l'enquête publique. 5 à 8 années nous séparent de cette enquête publique. A l'issue de l'enquête publique, s'il y a déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage conduit des études de projet détaillées qui vont lui permettre de lancer des appels d'offre, de réaliser les travaux et de mettre en service la ligne. Tout ce processus va se dérouler dans une 1^{ère} phase, entre 5 et 6 ans pour arriver à une connaissance des tracés, alors que nous en sommes aujourd'hui simplement à des recherches de couloirs. Ensuite, il y aura, à partir de la déclaration d'utilité publique, plusieurs années d'études détaillées et de travaux, de l'ordre de 6 à 8 ans, pour arriver à la mise en service.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci Monsieur Gyssels pour ces explications. Je vous propose, avant de passer la parole aux interpellateurs, de prendre une première question : Monsieur Alain Miton, de La Motte. Monsieur, s'il vous plaît, vous vous levez et vous vous présentez.

Questions du public et interpellateurs

Alain MITON (La Motte)

Je voudrais intervenir sur deux questions qui concernent plus particulièrement la desserte de l'est du Var. Le premier point, c'est la qualité de la desserte de Saint-Raphaël et le deuxième concerne plus particulièrement l'implantation d'une nouvelle gare TGV que vous appelez Est Var.

Tout d'abord, je dois dire que je suis totalement favorable à la réalisation d'une LGV PACA et je pense que l'Est Var mérite une bonne desserte par la LGV.

Sur la desserte de la gare de Saint-Raphaël, d'après les hypothèses de services proposées par la SNCF, j'y vois un risque d'une certaine marginalisation de cette gare, non pas par rapport aux dessertes intra-régionales, mais par rapport aux dessertes extra-régionales. Alors que la nouvelle gare Est Var accueillerait 27 TGV par jour, la desserte de la gare actuelle de Saint-Raphaël passerait de 11 à 5 TGV/jour.

L'implantation d'une gare nouvelle Est Var dans le secteur Les Arcs-Le Muy obéit à une logique d'implantation barycentrique, mais cette implantation est loin de tout : 10 km de Draguignan, 15 km de Fréjus, 20 km de Ste Maxime et 20 km de Saint-Raphaël. Dans le débat public, on a souvent évoqué l'implantation des gares dans le tissu urbain et de nombreux intervenants ont souligné les difficultés qu'il y avait à organiser une intermodalité efficace entre les différents modes de transport lorsque la gare est très éloignée des centres urbains, ce qui semble être le cas d'une gare aux Arcs, même si celle-ci est située sur la ligne ferroviaire classique. En conclusion, il me semblerait utile d'étudier d'autres hypothèses, avec une gare en frange de l'agglomération de Fréjus-Saint-Raphaël

Alain SEGUIN (SNCF)

Le point de vue de la SNCF, qui est partagé par RFF, à ce stade de l'étude, est que, si gare nouvelle il y a, il faut qu'elle soit située sur la ligne nouvelle et sur la ligne classique, tout cela pour éviter le phénomène des gares AOC ou des gares betteraves et pour avoir une bonne synergie de transport en commun entre la desserte rapide intercity et TGV et une desserte de proximité TER qui reste à peaufiner en fonction de ce que sera le projet futur avec l'autorité organisatrice du Conseil régional.

Par ailleurs, comme l'a exposé Bernard Gyssels, la ligne nouvelle sert à la fois à améliorer la desserte grandes lignes de l'ensemble de la région pour des distances longues et à faire des intercitys également, mais elle sert également à dégager des capacités sur la ligne actuelle pour améliorer le transport du quotidien par TER. Si on veut maintenir le nombre de circulations TGV sur la ligne classique, on n'aura pas atteint ce 2^{ème} objectif. Il y a là quelque chose qui tend à alléger un peu la desserte des centres-villes tout en la maintenant, mais à reporter beaucoup la desserte rapide sur la gare qui est située le mieux possible par rapport aux agglomérations et aux densités de population. D'où la petite perte de dessertes sur le centre-ville, par rapport à une desserte très densifiée sur l'Est du Var, puisqu'on passe de 11 à Saint-Raphaël à 32 au total Est Var plus Saint-Raphaël.

Autre chose, ce n'est pas tout à fait juste à notre avis de dire que tout est à Fréjus-Saint-Raphaël. Nous avons fait une évaluation d'une gare située à Est Var. Actuellement, sur les bassins de Les Arcs-Draguignan et de Fréjus-Saint-Raphaël, on a une population de 410 000 habitants pour 125 000 emplois. La photo projetée, en conservant une desserte sur Saint-Raphaël et avec la gare d'Est Var, on a une carte un peu déformée, qui tire plus vers l'ouest la chalandise et englobe le golfe de St Tropez, à 30 minutes de temps de parcours. La population totale desservie est de 470 000 habitants et 153 000 emplois. C'est vrai qu'il y a des gens qui vont perdre un petit peu par rapport à cette gare, mais globalement, il y a une population plus grande qui est touchée et un plus grand nombre d'emplois. Là, on touche au domaine de l'utilité publique, c'est un autre débat.

René DEFURNE, président de l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan

La gare Est Var sera située entre Les Arcs et Le Muy, à proximité de la N7, de l'A8 et de la RD25 qui permet de rejoindre St Tropez. Actuellement, la desserte ferroviaire du golfe de St Tropez se fait par la gare de Saint-Raphaël. Ensuite, pour aller de Saint-Raphaël à St Tropez, il n'y a qu'une seule voie, la RN 98, qui est totalement encombrée. Si une gare est construite à Est Var, les gens pourront descendre à Est Var, ensuite prendre la RD 25 jusqu'à Ste Maxime, puis prendre le futur contournement ouest de Ste Maxime pour rejoindre St Tropez. Cela soulagera la RN 98. On pourra jouer sur les deux gares d'Est Var et de Saint-Raphaël pour desservir St Tropez. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan soutient le principe d'une gare Est Var. La Chambre d'agriculture préconise une seule gare en milieu urbain (à Toulon) : c'est une erreur ! Les trains grandes lignes et les TGV seront reportés de la ligne actuelle Marseille-Vintimille sur la ligne LGV. Si vous n'avez pas de gare à Est Var, la grande ligne ira de la gare de l'ouest des Alpes-Maritimes jusqu'à Toulon et nous, on n'aura que des TER. Pour rejoindre un TGV, il faudra soit prendre un TER à Saint-Raphaël qui mettra 1 h pour aller jusqu'à Toulon s'il dessert toutes les gares soit prendre la voiture. Voilà la position de l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Maintenant, la parole est donnée au 1^{er} interpellateur : Monsieur Claude Noël. Viendront ensuite les questions.

Claude NOËL, premier adjoint au maire de St Raphaël

Bonsoir mesdames et messieurs. Je remplace Monsieur Jean GINESTA, maire de Saint-Raphaël et député du Var, qui a été retenu par une obligation imprévue. Je vais essayer d'exprimer ce que ressent la ville de Saint-Raphaël. Nous avons une certaine inquiétude quant à la position de notre ville par rapport à la LGV. La création d'une situation de cul-de-sac, avec une réduction du nombre de trains desservant la ville nous interpelle forcément. Cette situation pourrait être aggravée encore par l'idée qui a été émise d'une dérivation en LGV vers Cannes. Je pense que cette idée n'a pas été retenue puisqu'on n'en a pas parlé ici.

Chacun chez nous est bien conscient qu'il n'est pas susceptible d'être retenue l'idée d'une liaison directe à Saint-Raphaël et qu'il faudra aller jusqu'à la gare Est Var. Se pose alors la question d'une liaison avec cette gare TGV, liaison ferroviaire, mais on nous a rassurés puisqu'il y aura des liaisons rapides, et liaison routière. La ville de Saint-Raphaël craint une altération de la qualité de la desserte de Saint-Raphaël par la voie ferrée.

La solution qui nous a été indiquée d'une ligne « verte » qui amènerait les trains à Cannes via Saint-Raphaël nous apparaît comme une excellente solution. C'est sur cette solution que nous nous appuyerons pour vous encourager. Voilà ce que je voulais vous dire. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci. Nous passons à la 2^{ème} question : Monsieur Jean-Paul MENARD.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen)

Je voudrais poser deux questions concernant deux gares proches de Saint-Raphaël.

La première question porte sur l'implantation de la gare Est Var au niveau des Arcs. J'ai appris tout à l'heure, avant le début de la réunion, que cette gare serait excentrée par rapport à la gare existante des Arcs-Draguignan. Là, il y a un problème. Si elle était décalée par rapport à la gare existante, il y aurait un problème de connexion avec la ligne ferroviaire Les Arcs-Draguignan qui, je l'espère, sera un jour rouverte au trafic de voyageurs car la ville de Draguignan est une ville importante puisque c'est une sous-préfecture, un centre militaire très important avec la présence du camp militaire de Canjuers. C'est également une ville touristique. Je préfère personnellement qu'il y ait une gare commune TGV/TER au niveau de la gare existante. Cela faciliterait la tâche des usagers et des habitants de la commune des Arcs qui n'auraient pas un trajet excessif à accomplir.

Ma deuxième question porte également sur la zone de Fréjus-Saint-Raphaël. Il était prévu il y a quelques années de construire une gare commune entre Saint-Raphaël et Fréjus compte tenu de la faible distance entre les deux villes : qu'en est-il de ce projet ?

Je réaffirme ma totale opposition aux « gares betterave » que ce soit dans le département du Var ou dans les Alpes-Maritimes. C'est une position très ferme.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Le positionnement précis des gares nouvelles n'est pas encore arrêté. Si les études menées par la suite nous permettaient de faire l'interconnexion à cet emplacement, je crois que ce serait une bonne solution. Il faudra quand même regarder tous ces éléments dans le détail. A noter qu'entre Les Arcs et Le Muy, il y a entre 2-3 km de ligne droite : cela peut être techniquement un point intéressant. Il faudra regarder le moment venu où se fera cette interconnexion.

Claude NOEL

Il n'y a aucun projet de gare commune entre Fréjus et Saint-Raphaël, en raison du coût et de la rémanence de la décision politique qui, à l'époque, avait été prise pour que la gare TGV soit installée à Saint-Raphaël. Là, on est devant le fait accompli : il n'est pas question aujourd'hui de changement. A titre personnel, je regrette cette décision car aujourd'hui, la voie ferrée et la gare constituent un obstacle à la circulation, à la vie de la ville de Saint-Raphaël. L'implantation d'une gare appartenant aux deux villes à l'emplacement de la gare auto-couchette actuelle aurait été pour moi une bonne solution, mais il n'est pas question aujourd'hui de changer ce qui existe, pour des raisons qui sont essentiellement des raisons financières.

Annie CANIS-MILETTO (CPDL)

Merci. Nous allons maintenant passer à l'intervention de Monsieur Defurne, pour 7 minutes.

René DEFURNE, Association des usagers de la gare Les Arcs-Draguignan

Cela va être difficile de tenir dans 7 minutes.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Je sais, mais nous avons des questions.

René DEFURNE

On me demande d'expliquer la position de l'association des usagers de la gare des Arcs. On a fait 3 assemblées générales en 2002, 2003, 2004 pour prendre une décision. Il faut que j'explique au public au moins trois des motivations.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Je suis désolée, mais tenez les 7 minutes. Ensuite, ce qui sera intéressant, ce seront les questions que l'on pourra vous poser.

René DEFURNE

Notre association est née en 1994 et compte parmi ses adhérents des gens qui habitent aux Arcs, à Vidauban, à Taradeau, à Lorgues, au Muy, à Draguignan. Nous avons aussi quelques Varois exilés à Paris et, dernièrement, nous avons enregistré l'adhésion d'un Hollandais. Je dis cela pour que ce soit très clair : l'association, ce ne sont pas des touristes qui viennent une fois par an dans le Var pour jouir du soleil, ce sont des gens qui se déplacent tous les jours. Nous avons discuté en 2002 et 2003 et, en 2004, notre Assemblée générale a pris une décision. La question qui était posée par RFF était : faut-il oui ou non faire une LGV ? Notre association a pris la décision de dire « oui, la ligne LGV est opportune ainsi que la création d'une gare Est Var » pour trois raisons. La première, je la gomme, puisque j'en ai parlé tout à l'heure. Il y a deux autres raisons : les difficultés rencontrées par les usagers consécutives à la saturation de la voie ferrée actuelle et l'aéroport de Nice.

La saturation de la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille est bien réelle, pour des raisons historiques. La population des départements traversés par cette ligne, Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes, est passée de 1 104 128 en 1881, année où cette liaison ferrée a été mise en service à deux voies, à 3 745 486 en 1999. Depuis 1881, si dans le Var, on a construit des routes, des autoroutes, on a supprimé des voies ferrées. On a supprimé Toulon-Hyères-Cogolin-Saint-Raphaël, on a supprimé Nice-Colomar-Draguignan-Meyrargues, on a supprimé Les Arcs-Draguignan, on a fermé au trafic voyageurs Carnoules-Gardanne, les gares et arrêts dans les localités suivantes ont été supprimés : Le Muy, Roquebrune-sur-Argens, Pujet-sur-Argens. Actuellement, au service voyageurs, subsistent Marseille-Vintimille et Toulon-Hyères, cette dernière ligne étant à voie unique. En 2005, l'infrastructure Marseille-Vintimille est toujours à 2 voies. Circulent sur cette unique relation des TGV, des trains grandes lignes type Corail, des TER, des trains de marchandises, des trains militaires, des trains spéciaux (pèlerinage, supporters), des trains transportant des engins de travaux. En plus de ces circulations, il faut prévoir des périodes pour l'entretien et la réparation des voies et des signaux. La modernisation de l'axe qui a été réalisée depuis 1881 par l'électrification, la signalisation automatique et par le fait que des trains peuvent rouler à contresens est insuffisante pour un trafic croissant où des trains directs circulent sur la même voie que des trains semi-directs, des trains desservant toutes les gares. L'augmentation du nombre de trains conduit à une saturation de tronçons entre Marseille, Toulon et La Pauline-Hyères, entre Cannes et Nice. De ce fait, les gares situées entre La Pauline-Hyères et Cannes ne peuvent avoir une desserte plus étoffée, de même que les gares situées dans la proche périphérie de Marseille. En tant qu'association, nous avons eu des rencontres avec la SNCF pour obtenir davantage d'arrêts de train aux Arcs. La SNCF refuse pour un problème de possibilités. Ce sont le nombre de trains et la non homogénéisation des vitesses qui créent la saturation. Pour l'utilisateur dans un tel contexte, le retard d'un train entraîne par répercussion sur les trains suivants un dysfonctionnement pouvant aller jusqu'à la rupture de correspondances. Certains participants au débat public précédent nous ont proposé de remplacer certains trains actuels par des trains de type pendulaire. Malheureusement, ce n'est pas la solution car il y aura toujours conflit entre vitesses de trains directs, semi-directs et trains omnibus circulant sur une même voie, sauf à réduire le nombre de circulations, ce qui n'est nullement le but recherché.

Sur le tronçon Marseille-Aubagne et Antibes-Nice va être réalisée une 3^{ème} voie, mais cela n'est pas suffisant pour faire face à l'augmentation de la population : il y aura 500 000 habitants de plus en PACA en 2020. Sur l'axe Marseille-Vintimille, 13 millions de voyageurs TER en 2002, en principe 28,5 millions prévus pour 2020.

Deux solutions pourraient être envisagées : soit doubler totalement les voies actuelles en suivant le même cheminement de Marseille à Vintimille, soit créer une ligne nouvelle.

- Doubler les voies actuelles sur le même itinéraire Marseille-Vintimille nécessiterait la modification de toutes les infrastructures des gares, doubler tous les ouvrages d'art avec des problèmes environnementaux et des inconvénients accrus pour les populations demeurant près des voies actuelles. De plus, les estimations des coûts permettent d'établir que ceux-ci seraient supérieurs à ceux d'une LGV.
- Créer une nouvelle LGV, c'est la possibilité d'adapter le tracé en fonction des contraintes, de rechercher la solution la moins pénalisante pour l'environnement et les populations, avec un coût raisonnable. Quand je dis « un coût raisonnable », je ne veux pas dire que cela ne coûtera pas cher, parce que je connais pas en France ou ailleurs une seule infrastructure qui ne coûte pas cher. Le problème c'est de savoir ce que l'on veut. C'est cette solution qui nous paraît digne d'intérêt.

Ce projet nous paraît bénéfique pour les habitants du Var pour les raisons suivantes. Les voies actuelles seraient libérées des trains TGV qui y circulent aujourd'hui, mais aussi des trains grandes lignes qui deviendraient des TGV. Ces deux catégories de train seraient reportées sur la LGV. Le réseau actuel pourrait donc être réservé aux TER et au fret. Je vais vous citer deux exemples concrets à partir de la gare des Arcs-Dranguignan, mais on pourrait les coller sur la gare de Saint-Raphaël.

A la gare Les Arcs Dranguignan, il y a aujourd'hui, entre 7 heures 30 et 20 heures (après, il n'en est plus question), un train TER en moyenne toutes les 50 minutes. Après la mise en service de la LGV, un TER sur le réseau classique circulera toutes les 30 minutes. Cela signifie pour une personne se rendant journallement au travail par train une possibilité de gain de temps de 40 minutes par jour, par rapport au temps de déplacement actuel domicile-travail aller et retour, uniquement grâce à l'augmentation des fréquences de circulation.

Aujourd'hui, un salarié effectuant le trajet Les Arcs Dranguignan – Marseille met entre 1 h 14 et 1 h 19 selon les trains empruntés. En partant de la nouvelle gare Est Var avec un TER qui circulerait sur la LGV (ce TER serait devenu un TGV régional), la durée du trajet sera de 40 minutes, soit un gain de temps de plus d'une heure par jour sur le même trajet de gare à gare aller-retour.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Monsieur Defurne, excusez-moi, il faut conclure. Vous avez dépassé 10 minutes. Nous allons passer aux questions : Monsieur Goutard.

Michel GOUTARD (URVN PACA/LACOVAR)

Je représente l'Union régionale Var Nature Environnement et je suis habitant de Saint-Raphaël depuis plusieurs générations, puisque c'est l'un de mes ancêtres qui a inauguré la 1^{ère} gare de Saint-Raphaël en 1860.

Actuellement, les décideurs doivent trouver des solutions pour réduire le plus possible les émissions de gaz à effet de serre. La LGV n'échappe pas à cette obligation, mais il ne faut pas

oublier les transports terminaux. Des solutions excellentes permettent, grâce à des transports terminaux en site propre, de ne pas polluer. Il faudrait donc éviter que le système des gares nouvelles n'entraîne un accroissement excessif du transport routier. Quand on étudie différentes solutions, il faut chiffrer pour chacune la pollution induite par les transports terminaux. Par définition, la meilleure solution sera celle qui polluera le moins.

Je rappelle aussi que les voyageurs vont d'un point à un autre et ont besoin d'un transport terminal.

Alain SEGUIN (SNCF)

J'ai dit tout à l'heure que la SNCF comme RFF avait cette préoccupation : si gare nouvelle il y a, elle sera toujours à l'intersection avec la ligne classique. Un travail est à faire avec le Conseil général pour une bonne complémentarité TER/TGV.

Ensuite, la gare de Nice St Augustin sera située à un endroit où se développera un pôle d'échanges bien desservi par les transports en commun.

Didier COROT (CPDP)

Je vous conseille de vous reporter aux expertises de Qualitair présentées à Mouans-Sartoux qui traitent de ce sujet.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous allons prendre la 4^{ème} question : Madame Yvonne Beltrando.

Yvonne BELTRANDO (Puget-Ville)

Bonsoir. Vous dites que vous allez mettre 20 TGV en plus dans notre beau département du Var. Comme il y a un TGV toutes les 5 minutes dans la vallée du Rhône, comment allez-vous faire pour rajouter encore 20 TGV ?

Bernard GYSSELS (RFF)

Grâce à l'adaptation de la signalisation, il sera possible de passer d'un débit de 15 à 17 trains/heure dans la vallée du Rhône.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Maintenant, nous allons prendre l'interpellateur suivant : Monsieur Gallezot.

Michel GALLEZOT, CAPRE, APEVV

Je voudrais commencer cette intervention en remerciant la CPDP pour la possibilité qu'elle a donnée à la Coordination provençale pour le respect de l'environnement (CAPRE) que je représente ce soir de s'exprimer officiellement sur le projet de LGV. En effet, en dehors des débats organisés par la CNDP, il faut bien reconnaître qu'il est très difficile pour le public de s'informer et d'entendre les arguments qui nous conduisent à dire que ce projet est une véritable menace pour l'avenir du Var. On ne compte plus les réunions annulées faute d'avoir obtenu des salles municipales.

Je voudrais aussi m'élever contre le discours d'un certain nombre d'élus qui disent à leurs administrés: « Vous savez, ce projet est vraiment impensable chez nous car il détruirait nos richesses agricoles ou naturelles et il nous apporterait des nuisances importantes. Je me battraï donc avec vous pour qu'il ne passe pas ici, mais enfin vous comprendrez que l'on ne peut pas être contre ce projet s'il passe ailleurs. » Eh bien non, messieurs les élus, le projet n'est pas à nuisance variable en fonction de l'atteinte ou non de son propre territoire. S'il est mauvais pour une commune, il l'est aussi pour les autres, d'autant plus que les avantages apportés par la LGV PACA sont minimes pour les Varois comme je vais vous le démontrer à présent.

RFF et les partisans du projet nous disent que la LGV serait bénéfique pour le développement du département, le désengorgement des voies routières, le transport du fret, les liaisons TER et la pollution atmosphérique. Ainsi, on nous rebat les oreilles avec des « Avec la LGV moins de pollution atmosphérique car le train produit moins de gaz à effet de serre au kilomètre / passager que la voiture ! » On pourrait croire cette assertion car, toutes choses étant égales par ailleurs, le train produit moins de gaz à effet de serre au km/passager que la voiture, mais dans le cas de la LGV, il ne s'agit pas de remplacer l'un par l'autre mais d'augmenter globalement le nombre de kilomètres parcourus, en trouvant de nouveaux usagers venus de l'extérieur du département (3 à 8 millions d'après les chiffres fournis par RFF). De plus, la LGV a un effet d'accélérateur de l'urbanisation des territoires desservis, comme on peut le constater dans les régions de Marseille, Avignon et Aix. Le résultat de ces effets, c'est que l'on n'a pas désengorgé les routes et que l'on n'a pas réduit le volume de gaz à effet de serre en construisant une LGV.

Prenons le cas du fret et des lignes TER. Premièrement, et RFF ne le cache pas, une ligne LGV ne peut servir au transport du fret pour des raisons de poids des convois. Plus gênant, la ligne existante n'est pas dimensionnée pour le transport du fret du fait que de nombreux tunnels ne sont pas au gabarit des conteneurs, qui représentent désormais la grande majorité du volume de marchandises. Ceci est certainement lié au fait que la SNCF possède une filiale spécialisée dans le transport routier (la FERCAM qui est l'une des plus grosses entreprises européennes et que la SNCF n'entend pas se faire une autoconcurrence). Par ailleurs, si on utilise l'argent nécessaire pour la construction de la nouvelle ligne (7 milliards), il est fort peu probable qu'il reste quelque chose dans les caisses de la région et du département pour financer les lignes TER et la mise aux normes fret de la ligne existante.

Abordons maintenant la complémentarité TGV/aéroport. Les promoteurs du projet nous disent : « Avec la LGV, on va désengorger l'aéroport de Nice et réduire le risque de devoir construire un nouvel aéroport au Cannet des Maures ! » Là, l'argumentation est fantaisiste. La construction de la LGV n'empêchera pas la construction d'un nouvel aéroport au Cannet des Maures, puisque la LGV ne permettra de reporter, dans le meilleur des cas, que 1,2 million de voyageurs de l'avion vers le train, alors que la fréquentation de l'aéroport de Nice va passer de 9 à 16 millions de passagers en

2020, ce qui est au-dessus du seuil de saturation de Nice (13 millions selon RFF). Par ailleurs, concernant l'aéroport du Cannel des Maures, c'est justement la proximité d'une gare LGV qui conditionnerait sa réalisation. Je voudrais aussi ajouter que le Var possède un aéroport à Hyères, desservi par une autoroute bien placée et qui fonctionne actuellement à 40 % de sa capacité.

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

En ce qui concerne le chômage, Marseille a une LGV mais son taux de chômage est de 14 %, Toulon et Nice ne l'ont pas et ont respectivement un taux de chômage de 12 et de 10 %. Cherchez l'erreur. Par contre, l'importante progression des coûts de l'immobilier et la difficulté de trouver un terrain pour un jeune du pays, pas forcément millionnaire, est la preuve que notre département est au contraire en expansion trop rapide à l'heure actuelle. Le bon sens est plutôt de freiner autant que faire se peut cet emballement, dans lequel personne n'a rien à gagner hormis les promoteurs immobiliers et les spéculateurs.

[Protestations dans la salle]

Or, on peut le constater dans la région de Marseille, Avignon et Aix, la LGV accélère l'urbanisation et le coût de l'immobilier : + 50 % en 4 ans.

De la salle

7 minutes.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Il lui reste 2 minutes.

Michel GALLEZOT

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

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Il faut conclure.

Michel GALLEZOT

Le bilan général du projet est le suivant.

Avantages attendus :

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

Inconvénients :

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

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Si on considère que la façon d'utiliser la voiture va continuer comme aujourd'hui, qu'il y aura toujours du pétrole et que l'on continuera à se moquer de l'effet de serre, on peut toujours construire des LGV et des TER, les voitures rouleront toujours et rempliront les routes car, comme vous l'avez dit, la voiture a horreur du vide. Est-ce qu'il ne faut pas au contraire se préparer à une situation où, dans 15 ans, les populations en auront assez de l'effet de serre et où les prix du pétrole auront exposé ? Il faut se préparer à offrir une vraie alternative à la voiture et à l'avion.

L'aéroport d'Hyères est limité à 40 % de sa capacité, à cause des riverains qui protestent contre le bruit.

Michel GALLEZOT

L'aéroport d'Hyères est à peu près situé comme l'aéroport de Nice. A Nice, on admet jusqu'à 16 millions de passagers.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Pour débarrasser la région des camions, RFF mise sur le cabotage maritime : cela commence avec les liaisons Toulon-Rome. Quant au lien entre spéculation immobilière et LGV, la spéculation immobilière existe dans des régions où il n'y a pas de TGV et, inversement, des régions bien

desservies par le TGV ne connaissent pas la spéculation immobilière. Ainsi, si certains quartiers de Marseille, comme le quartier Euroméditerranée, ont vu les prix des bureaux et des logements s'envoler depuis l'arrivée du TGV, on ne peut pas en dire autant de la Canebière, où les prix n'ont cessé de chuter.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Question numéro 5 : Monsieur Michel Vian.

Michel VIAN, président de l'association départementale des propriétaires de gîtes de France du Var

Nous ne sommes pas systématiquement opposés à la LGV, mais nous craignons une détérioration de l'espace culturel et du patrimoine forestier. Cependant, si la LGV se réalisait, reste le problème de la Provence verte et du Centre Var. Le Centre Var, le pays brignolais, Le Luc, St Maximin seront desservis, nous l'espérons, par la ligne Carnoules-Gardanne, l'Est Var lui sera desservi par une gare centrale, la gare de Fréjus et la gare de St Raphaël. Peut-on, dans l'hypothèse où cette ligne LGV se réaliserait, espérer voir l'ensemble des petites gares du département rouvertes afin que, de chacune, on puisse rejoindre une gare TGV ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

RFF participe à des études sur des réouvertures et des aménagements de gare et travaille avec le Conseil général pour voir à quelle échéance chaque projet pourrait aboutir. Récemment, RFF a rouvert la ligne Cannes-Grasse

Michel VIAN

Cela éviterait la circulation automobile des personnes qui veulent rejoindre la gare TGV ou les gares existantes si la ligne ne se fait pas. Aujourd'hui, on se plaint que le réseau routier soit saturé, mais la SNCF n'a rien fait pour diminuer le trafic routier.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Vous avez raison : certaines réouvertures peuvent permettre le rabattement vers des gares où se concentreraient des arrêts de TGV.

René DEFURNE

Notre association a demandé au niveau du Conseil régional la réouverture de la gare du Muy : on ne lâchera pas tant qu'on n'aura pas obtenu satisfaction

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous prenons la question numéro 6 : Monsieur Macario.

Lucien MACARIO (Vidauban)

J'ai bien peur que le coût de la LGV ne connaisse les mêmes dérives que le tunnel de Toulon (multiplication par 10 par rapport aux premières estimations). Pour ma part, je préfère à la construction d'une nouvelle ligne un aménagement des voies existantes : c'est une solution moins coûteuse et moins destructrice pour l'environnement

Didier COROT (CPDP)

La CPDP a demandé un dire d'expert sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante : les conclusions de cette étude seront présentées aux réunions de synthèse.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Nous savons que les travaux souterrains sont, compte tenu de la méconnaissance du sous-sol, plus aléatoires que les travaux en surface. Conscient de ce risque, nous avons confié deux expertises à deux bureaux d'études différents, Setauroute et Scétec, et nous avons retenu par prudence l'estimation la plus élevée (40 à 50 millions d'euros/km). Les dépassements ne sont pas inéluctables : le TGV Méditerranée a été réalisé sans surcoût.

Sur les impacts de la ligne, on comprend les inquiétudes des gens qui pensent pouvoir être concernés par la ligne nouvelle. Evidemment, un TGV fait du bruit, consomme de l'espace, peut avoir un effet de coupure important sur les déplacements de la faune, peut rallonger des déplacements. Le moment venu, RFF mènera les études détaillées, comparera diverses solutions, s'engagera sur la réduction des impacts, sur leur compensation voire sur leur suppression. Aujourd'hui, la construction d'une infrastructure est très encadrée, ce n'était pas le cas dans les années 70 quand on a construit la majorité du réseau autoroutier. Aujourd'hui, des textes réglementaires s'appliquent pour protéger la qualité de l'air, de l'eau, les riverains des nuisances sonores, le milieu naturel, le patrimoine, etc.

Enfin, les travaux d'infrastructure le long des voies existantes ont des impacts importants (à la traversée de Marseille, de Toulon, de beaucoup de villages du Centre Var, sur la côte...) et l'aménagement des voies existantes nécessitera, d'après nos études, un investissement de 2,5 milliards d'euros pour avoir la grande capacité, mais pas la grande vitesse. Je vous renvoie à nos études pour plus de détail.

Lucien MACARIO

On fait d'abord les fondations avant de faire la toiture de la maison. Aujourd'hui, dans le Var, nous avons des problèmes de circulation. Il faut d'abord remettre en service les lignes existantes qui ont été supprimées avant d'envisager la construction d'une LGV. En plus, dans 50 ans, la moitié du parc automobile sera électrique.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Excusez-moi de vous couper, mais le temps de parole que vous prenez est celui que vous enlevez aux autres personnes.

Lucien MACARIO

Le TGV ne constitue pas un réel progrès.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Les sociétés d'autoroute gagnent de l'argent alors que le système ferroviaire en perd. Dans ce contexte, il est intelligent d'utiliser les bénéfices dégagés par les sociétés d'autoroutes pour améliorer l'offre ferroviaire : c'est ce que fait l'Etat. Par ailleurs, il convient de favoriser le transport de marchandises par la voie ferroviaire en faisant payer des péages aux poids lourds. Aujourd'hui, l'Europe autorise de faire payer un péage supplémentaire aux poids lourds qui franchissent les Alpes et d'affecter ces sommes aux projets ferroviaires. Dans le même ordre d'idée, la Suisse et l'Allemagne ont instauré un péage pour les poids lourds sur toutes les routes, grâce au GPS.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous allons passer la parole maintenant à Monsieur Noël Perna.

Noël PERNA, président de l'association Région Verte

Nous sommes indépendants des partis politiques, nous travaillons sur tous les problèmes d'aménagement, des déchets et nous démarrons la semaine prochaine le travail sur la qualité des eaux de baignade et des pollutions hydrocarbures sur les ports et projets de ports, aéroports. Il y a 15 jours, nous étions au Mali et des amis à nous étaient à Lyon sur les problèmes d'environnement.

On m'a demandé hier d'intervenir ici dans le Var. Je connais moins les problèmes du Var, je vais vous faire une synthèse des 4 pages que j'ai sur les problèmes du TGV. Ce ne sont pas du tout les mêmes problèmes que dans les Alpes-Maritimes, mais bien souvent, ils se ressemblent.

Pour le TGV, nous avons déjà fait des propositions dans les années 70. Nous demandions déjà un TGV Paris-Marseille-Toulon, un TGV Paris-Nice par Aix-en-Provence, une LGV PACA-Paris-Aix-en-Provence-Estérel-Nice par les anciennes voies de chemin de fer qui existent entre Brignoles et Aix-en-Provence, avec un arrêt aux Arcs pour la correspondance pour l'Est varois, Draguignan, St Tropez, St Raphaël.

Concernant les poids lourds, nous avons demandé à l'époque à ce que les poids lourds passent par chemin de fer et par les Alpes pour aller directement sur Turin. Je voudrais vous citer deux exemples. Dans les années 60, j'étais responsable commercial. Je travaillais pour une usine de Marseille qui fabriquait des pâtes alimentaires et qui avait également une usine à Nancy et j'avais créé un bon réseau de vente dans l'est de la Lorraine. Le chef de gare de la ville de Nancy me disait : « Monsieur Perna, j'ai appris que vous aviez créé une bonne clientèle dans les communes du

haut pays et j'aimerais pouvoir effectuer ces transports et faire des groupages. J'étais réjoui. Il était question que l'entreprise prenne un 2^{ème} camion et finalement nous avons trouvé un bon accord avec les chemins de fer pour livrer les clients. Cela s'est bien passé, mais je regrette que les chemins de fer n'aient pas suivi cette tactique depuis. Si je reprends un article du *Canard enchaîné* avec un dessin de Cabu il y a deux ans, lorsque Monsieur Gayssot était ministre, sur ce dessin, il est dit : « quand on ne me regarde pas, je mets des trains sur les camions. » C'est le drame. On a construit n'importe quoi n'importe où. On a construit des centres commerciaux, des zones industrielles hors des secteurs de voies de chemin de fer, ce qui a fait liquider toutes les petites voies de chemin de fer qui existaient un peu partout en France et particulièrement dans notre région.

Je vais continuer mon texte. Le réseau SNCF sur les sites sensibles et en milieu urbain sera réalisé en tunnel ou en couverture transparente intégrée au paysage.

Les poids lourds vers l'Italie du sud de la Méditerranée par voie maritime. Cela commence à se faire mais c'est assez long.

Le TER tram-train : c'est une priorité absolue en site propre. Dans les Alpes-Maritimes, le TER fonctionne toutes les 30 minutes pendant la saison touristique et l'été, il fonctionne plus ou moins bien.

La ligne du littoral existe sur 2 voies : il faut augmenter les fréquences pour en faire un vrai tram-train du littoral sans attendre la création de la 3^{ème} voie. Le littoral est saturé et bloqué par la circulation routière. La dernière petite neige, un accident de voiture, c'est le début d'une catastrophe.

Il faut créer en urgence des parkings près des gares avec un réseau de bus adapté. Quand il y a des parkings près des gares ou ailleurs, bien souvent, ils coûtent le prix d'une chambre dans un petit hôtel, 120 à 140 francs par jour. On crée des parkings pour faire du fric et on ne fait pas des parkings pour rendre service. C'est le drame. Dans le quartier où j'habite près de St Laurent du Var, le maire est obligé de mettre des péages partout parce que les gens qui descendent de l'arrière-pays se garent à 100 voire 200 mètres autour de la gare et il n'y a plus de places pour les riverains. On n'a rien fait, il y a eu une carence de ce côté-là de la part des décideurs, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition.

Le « toujours plus » de Paris à Nice. A Nice, on nous dit : « on veut le TGV en 3 h 30, 3 h 35 ou 3 h 40 ». Pour ces acteurs économiques et politiques, est-il finalement un danger pour la qualité de vie des habitants des Alpes-Maritimes et du Var ? Le littoral est sururbanisé, saturé et le moyen pays représente ce qui reste à protéger. Dès qu'il s'agit de réaliser une école, des logements sociaux, une route, des parkings, des pistes cyclables, ce sont des problèmes et des conflits. Maintenant, il faudrait accepter les propositions pharaoniques et technocratiques TGV, 3^{ème} voie, autoroute. Dans les Alpes-Maritimes, il est question de créer une 2^{ème} autoroute. C'est un problème sérieux.

Les préoccupations sont une concertation préalable sur les erreurs et les incohérences du passé. En outre, les préoccupations sont totalement économiques et de rentabilité et non pas en faveur des besoins réels et urgents des habitants de la région, qui eux subissent quotidiennement les nuisances et les retards. Les fondateurs de Région verte demandent depuis 30 ans le développement efficace et cohérent des infrastructures en faveur des transports publics. C'est bien l'argent qui a primé sur l'intérêt général. Nous n'acceptons pas que le TGV en tunnel ou en viaduc dans le moyen pays

compte tenu de son urbanisation et de ses problèmes. La traversée des Alpes-Maritimes comme celle du Var, comme certains le demandent, toute en tunnel. C'est séduisant, toutefois cette solution comporte des risques hydrauliques, sismiques et techniques.

Il faut réduire les nuisances de bruit en milieu urbain. Les moyens techniques et réglementaires existent. Les acteurs doivent être responsables. Compte tenu des problèmes à résoudre, nous ne devons pas voir un trajet comme Paris-Nice être à 30 minutes près. De toute manière, il est certain que, dans 20 ans, à cause du coût de l'énergie et grâce au progrès technique de la communication, les affaires se traiteront par téléconférence. Les temps de transport feront partie des loisirs et permettront d'admirer les paysages.

Il faut améliorer le réseau ferroviaire existant

Il faut éviter les erreurs du passé.

Il faut surtout responsabiliser les gens qui vont entreprendre les travaux, depuis les élus jusqu'aux entreprises, pour ne pas avoir de problèmes comme nous en avons sur le tunnel du Mont-Blanc, où l'on ne sait pas qui est responsable. Merci de m'avoir écouté.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci. Nous passons à la question de Monsieur Robert Vormus.

Robert VORMUS (St Raphaël)

Je rappelle qu'à l'origine, le TGV devait faire Valence-Marseille-Montpellier-Côte d'azur, pour 25 milliards de francs, mais qu'à l'arrivée, il a été réalisé jusqu'à Marseille pour la même somme. Si le projet avait été réalisé dans sa totalité, depuis 4 ans, Saint-Raphaël serait à 3 h 30 de Paris.

Je suis très content du débat public et j'en remercie les organisateurs, mais il y a des choses qu'il faut rappeler.

Quelqu'un a parlé des gares entre Les Arcs et Fréjus. Dans les années 85-90, j'ai contacté les 3 maires, parce qu'à l'époque, il suffisait d'une motion votée par les maires du Muy, du Puget et de Roquebrune : personne ne s'est mis d'accord. En général, les élus quels qu'ils soient, sont beaucoup plus intéressés par des projets routiers que par des projets ferroviaires, parce que les projets routiers ont des retombées financières. Je ne dis pas que les finances tombent dans la poche des élus, ce n'est pas vrai. Elles tombent dans les partis et dans les usagers.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Il faut poser votre question.

Robert VORMUS

Je rappelle que Saint-Raphaël et Montpellier ne bénéficient pas de la LGV grâce aux écologistes de 90, qui ont pris 60 000 voyageurs en otage dans la vallée du Rhône et qui ont saccagé les installations SNCF, lesquelles ont été remises en état aux frais du contribuable (et non de la SNCF).

La LGV concerne 3 départements.

Actuellement, les Bouches-du-Rhône ont 2 gares TGV. M. Gaudin veut une 3^{ème} gare à la Blancarde en souterrain.

Dans les Alpes-Maritimes, Nice doit être à 3 h 40 maxi de Paris : je suis entièrement d'accord. La LGV n'est pas faite pour Marseille, elle n'est pas faite pour Toulon, elle est faite pour le Var et les Alpes-Maritimes.

Dans l'ouest du Var, Toulon a le TGV. Le moyen Var est très agricole : j'en parlerai après.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Il faut poser votre question.

Robert VORMUS

Il y a l'est Var. Peu importe où passera la LGV, mais il faut un raccordement à l'ouest de Fréjus, pour que les TGV actuels qui partent de Nice et qui desservent Saint-Raphaël et éventuellement Les Arcs puissent après continuer sur la LGV en évitant Toulon et Marseille.

Alain SEGUIN (SNCF)

Ce que les habitants de l'est du Var demandent est exactement ce qui est prévu. La SNCF prévoit de débrancher la ligne nouvelle à Est Var pour desservir les gares de centre-ville de Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice.

Par ailleurs, je conteste ce que vous avez dit : les dégâts sur le matériel ferroviaire ne sont pas payés par le contribuable, mais par la SNCF.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous passons à la 8^{ème} question : Monsieur Jean-Pierre Joyeux.

Jean-Pierre JOYEUX (LACOVAR)

Je préconise, pour offrir une bonne fréquence de desserte à St Raphaël, de mettre en service des rames simples partant de St Raphaël ou de Cannes via St Raphaël et de les raccorder sur des rames simples partant de Nice.

Alain SEGUIN (SNCF)

Cette proposition présente plusieurs inconvénients. Accoler deux rames simples implique d'additionner deux irrégularités : un retard d'un côté s'ajoute à un retard de l'autre. Par ailleurs, il est prévu 33 TGV par jour au départ de Nice : le marché se suffit à lui-même pour remplir des rames doubles. De plus, au niveau de la location des sillons, faire passer deux rames simples coûte deux fois plus cher que de faire passer une rame double.

La SNCF cherche à remplir les trains pour améliorer la rentabilité de la desserte : cela contribue à diminuer le prix du billet payé par le voyageur. Plus on monte des systèmes compliqués qui sont consommateurs de capacités d'infrastructure, plus on fait monter le prix du billet de train.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci. Nous allons passer à la question numéro 9 : Monsieur Bernard Venien.

Bernard VENIEN (Fréjus)

Je suis pour le projet, mais à condition qu'il soit fait avec intelligence. Les gares betteraves ont provoqué beaucoup d'embouteillages. Il faut éviter ce faire de même aux Arcs.

Je suis pour la LGV, à condition que soient développés les TER et le ferroutage. J'ai fait l'autoroute Nice-Fréjus pendant cinq ans. Quand vous voyez un conducteur de poids lourds qui vient du Portugal qui s'endort au volant, cela fait une drôle d'impression.

Lise MERMILLOD (RFF)

La mixité de la LGV PACA n'a pas de sens économique et commercial. Le trafic des camions à travers la région représente aujourd'hui plus de 3 000 poids lourds/jour à Vintimille et en représentera 5 000 en 2020 si rien n'est fait pour juguler la croissance. Pour diminuer ce trafic, il faut développer des modes alternatifs performants : le cabotage maritime et l'autoroute ferroviaire Lisbonne-Kiev via le Lyon-Turin

Didier COROT (CPDP)

La ligne nouvelle côté italien autorisera le transport de fret : dans ces conditions, le raccordement avec l'Italie va manquer.

Lise MERMILLOD (RFF)

Il restera du transport de marchandises sur la ligne classique entre Marseille et Vintimille qui sera prolongé ensuite entre Vintimille et Gênes. Il faut savoir que les aménagements prévus sur le réseau italien jusqu'à la frontière italienne sont surtout dédiés au transport de voyageurs. RFI ne prévoit pas d'utiliser cette ligne pour le transport de marchandises, parce qu'ils privilégient d'autres axes pour le transport de marchandises : le Lyon-Turin pour l'est-ouest et les deux axes qui passent par la Suisse pour les liaisons nord-sud.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous prenons la question numéro 10 : Monsieur Gérard Jost.

Gérard JOST (Fréjus)

Je me rends très fréquemment à Reims et j'aimerais avoir des précisions sur les connexions de la LGV avec les différentes régions de France.

Alain SEGUIN (SNCF)

Le projet est conçu pour développer les dessertes région PACA-Paris, mais également les dessertes province-province. Ainsi, des jonctions reliant directement Reims à la gare Est Var sont prévues.

Gérard JOST

En gare de Reims, il m'a été dit que je serais dans l'obligation de changer de train à Marne-la-Vallée.

Alain SEGUIN (SNCF)

C'est le cas aujourd'hui, mais ce ne sera plus le cas en 2020.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous prenons la question numéro 11 : Monsieur Jean Paquette.

Jean PAQUETTE (vigneron à Fréjus)

L'une des idées géniales des TGV était la desserte directe des centres-villes. Avec des gares à la campagne, on va à l'encontre des objectifs du TGV : desservir les centres-villes et lutter contre la pollution. Cette remarque a déjà été faite à plusieurs reprises : je n'y reviendrai pas longuement.

Depuis tout à l'heure, on parle de « LGV PACA ». J'habite depuis une cinquantaine d'années en Provence. C'est une région merveilleuse. La Côte d'Azur est une région splendide aussi. « PACA », je ne sais pas ce que c'est, c'est un mot minable, un sigle affreux. Peut-être pourriez-vous profiter de cette occasion pour le changer et parler de la Provence-Côte d'Azur.

Dernier point, on dit que, grâce au TGV, on va gagner quelques minutes pour aller de Nice à Marseille, mais il ne faut pas oublier que, dans 20 ans, grâce à la téléportation quantique, on se déplacera à la vitesse de la lumière.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Pour le sigle, si vous avez une meilleure proposition, nous vous écoutons.

Alain SEGUIN (SNCF)

Le gouvernement a employé le terme « LGV PACA » dans la décision du CIADT.

Sur le transport quantique, je suis curieux de connaître le prix du billet, le jour où il sera proposé.

Plus sérieusement, j'en viens à ce que vous dites sur la desserte des centres-villes. Le TGV va au centre-ville s'il peut. Il faut trouver l'équilibre entre faire passer un TGV et un TER. Quand on a une ligne à deux voies, chaque fois qu'on fait passer un TGV, c'est au moins un TER en moins.

Jean PAQUETTE

Il faut qu'il y ait au moins une navette très régulière entre le TGV et le centre-ville, pour que les gens ne soient pas obligés d'aller à la gare de campagne en voiture.

Alain SEGUIN (SNCF)

La SNCF est le porte-parole de ce discours auprès de l'autorité organisatrice.

René DEFURNE

Le qualificatif de gare « betterave » a été donné à une gare située sur la ligne Paris Nord – Lille. Au départ, il y a eu une bagarre dans le nord : certains voulaient faire passer le TGV par Amiens et d'autres directement à Lille. C'est Monsieur Mauroy qui a remporté la bataille et le TGV est allé directement sur Lille. Pour desservir Amiens, on n'a trouvé rien de mieux que de mettre une gare sur la LGV à 40 km d'Amiens au milieu des champs de betteraves.

Aux Arcs, ce n'est pas la même chose. La gare TGV serait au centre, entre la communauté d'agglomération dracénoise (100 000 habitants), à proximité du golfe de St Tropez, à mi-chemin vers Fréjus-St Raphaël et Le Luc.

Dernier point, quand nous avons rencontré Monsieur Gyssels aux Arcs pour discuter du projet, nous lui avons dit : « Nous souhaitons une gare à Est Var à condition qu'elle soit interconnectée au réseau actuel. » Nous voulons une interconnexion entre les deux réseaux et non pas une juxtaposition comme cela se fait en gare de Valence.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Monsieur Gyssels, qu'avez-vous répondu à cette demande ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Tout à fait, l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan demande que les TGV puissent quitter la LGV pour aller sur le réseau classique.

René DEFURNE

L'association souhaite des TGV régionaux, c'est-à-dire des TGV qui partent de Nice et qui vont à Aix-en-Provence Centre. Pour moi, la gare d'Aix TGV est une gare betterave : elle est suspendue sur la ligne LGV et elle n'est pas reliée au réseau classique. Si un étudiant de Saint-Raphaël doit aller à la fac d'Aix, il arrive à Aix TGV et là, il n'a plus rien. Si on avait une ligne entre Aix TGV et Aix Centre, on pourrait avoir un TGV qui part de Nice et qui va jusqu'à Aix Centre.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Nous allons passer à la question 12 : Monsieur Jérôme Picavet.

Jérôme PICALET (Environnement Var)

Pour nous, il y a urgence à désengorger les routes et autoroutes de la région. Nous ne pouvons pas attendre 2020 pour réaménager ou remettre en service les voies ferrées existantes. Nous avons besoin d'un véritable schéma d'aménagement et nous avons besoin que les problèmes soient traités par les politiques. D'ailleurs, vous remarquez que Messieurs Falco et Lanfranchi fuient le débat public depuis deux mois peut-être parce qu'ils manifestaient avec nous en 97 en se déclarant contre un TGV dans le Var.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

RFF et ses partenaires régionaux ont pris en compte la priorité des TER depuis 1997. Dans le contrat de plan Etat-région, l'Etat et la région ont pris des engagements contractuels pour réaliser un certain nombre de travaux, un certain nombre d'études. Compte tenu du retard pris dans la région, cela prendra du temps. Ceci étant, la ligne Cannes-Grasse a été rouverte : c'est une première nationale. Il y a eu la réouverture de la gare de Pertuis et il y a des trains Pertuis-Marseille. Il y a 3 grands projets qui sont déclarés d'utilité publique : la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, la modernisation de Marseille-Aix et la 3^{ème} voie Antibes-Nice. Le développement du TER est la priorité du développement du réseau ferré.

Jérôme PICALET (Environnement Var)

La LGV va consommer toutes les ressources régionales : il ne restera plus rien pour les TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

L'ambition du projet de LGV PACA est d'offrir une 2^{ème} ligne à travers la région, pour pouvoir développer encore plus les TER. Aujourd'hui, 530 TER circulent dans toute la région. Les capacités ferroviaires existantes sont insuffisantes pour permettre de développer encore plus les TER. Les lignes existantes nécessitent des aménagements. Ces aménagements démarrent, sont inscrits au contrat de plan. Si on veut franchir un deuxième palier pour offrir un TER encore plus performant, il nous semble que la ligne nouvelle est une bonne idée pour dégager des capacités sur la ligne existante.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Merci. Nous passons à la question 13 : Madame Marie-Louise Macario.

Marie-Louise MACARIO (Vidauban)

Monsieur Defurne, avez-vous chiffré votre projet ? Combien de personnes font Toulon-Cannes ou Toulon-Nice en train pour aller travailler ?

Autre question, j'aimerais savoir comment, une fois arrivé à la gare de Toulon, on fait pour se déplacer jusqu'à la zone industrielle. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de bus pour aller jusqu'à La Vallette.

René DEFURNE

300 000 voyageurs/an fréquentent la gare des Arcs-Draguignan.

Marie-Louise MACARIO

Si vous n'avez pas les chiffres pour les trajets quotidiens domicile-travail, vous ne pouvez rien prouver.

René DEFURNE

Nous avons demandé des chiffres à la SNCF, mais nous n'avons jamais obtenu de réponse.

Si les TGV s'arrêtent en gare des Arcs, c'est grâce à l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan. Lisez la presse.

Lise MERMILLOD (RFF)

Nous avons les chiffres de fréquentation. Malgré l'offre peu performante, on dénombre aujourd'hui 39 000 voyages entre les Arcs et Toulon, 26 000 entre Les Arcs et St Raphaël, 30 000 entre Nice et Les Arcs, 15 000 entre Les Arcs et Marseille, 23 000 entre Les Arcs et Cannes, 8 000 entre les Arcs et Antibes. Je précise que ces données datent de 2002 et que, depuis le trafic a fortement augmenté.

Jean-Claude SAPPÀ (Les Arcs)

Quelle est la position de l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan concernant un éventuel aéroport sur Le Luc ?

René DEFURNE

C'est très simple. Il ne faut pas rigoler. Moi, cette histoire de l'aéroport, je la prends très au sérieux. Il y aura 500 000 personnes de plus en PACA en 2020, pas de LGV, pas d'aéroport. Que fait-on à

la place ? Ces 500 000 personnes, il va bien falloir les prendre en charge, il va bien falloir qu'elles se déplacent. Dans la mesure où le réseau TER est déjà saturé, avec 500 000 personnes en plus en région PACA, comment va-t-on faire ? Si les gens n'ont pas de transport en commun ferroviaire, ils prendront leur voiture.

[Protestation de la salle]

Toutes les statistiques le disent : vous aurez 500 000 personnes de plus en PACA, à moins de mettre des préservatifs et de stériliser une partie de la population.

[Protestation de la salle]

Michel GALLEZOT

Dans cette région, il y a actuellement une autoroute, une nationale, une voie de chemin de fer. Il va y avoir une gare aux Arcs, on nous rajoute un aéroport au Luc. Les gens de St Raphaël n'imaginent pas ce que vont représenter les infrastructures de transport. On n'arrive pas à comprendre cela, parce qu'à Hyères, il y a un aéroport qui ne fonctionne pas.

[Protestation de la salle]

Noël PERNA

Je suis membre de la commission de l'aéroport de Nice. Les tentatives de faire quelque chose au Luc ont été réalisées au temps de Monsieur Gayssot lorsqu'il était ministre. J'ai interrogé le directeur de la DDE à l'époque : il m'a répondu qu'il n'était pas possible de construire un aéroport au Luc pour le moment. La Côte d'Azur devient le 16^{ème} arrondissement de la Méditerranée, l'Europe grandit, les gens de l'Est et du Nord veulent venir dans le midi. Est-ce qu'il faut mettre une frontière ? Tout le problème est là.

Michel GALLEZOT

L'arrivée de la LGV augmente encore l'urbanisation.

René DEFURNE

La région n'a pas attendu l'arrivée du TGV pour s'urbaniser.

Je voudrais répondre à Monsieur Sappa qui demandait la position de l'association sur l'aéroport de Nice. Nous sommes assez inquiets.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Vous avez déjà répondu.

[Protestations de la salle]

Mesdames et messieurs, je m'excuse. Il nous reste encore 15 minutes et nous avons 2 personnes qui ont posé des questions. Nous passons à la question 15 : Monsieur Pierre Bech.

Pierre BECH (Vidauban)

Je serai bref. Je pense que, si un jour il y a la LGV, il y aura également l'aéroport au Luc, puisque la LGV s'inscrit dans une politique de développement des transports. Tout cela va s'emballer et automatiquement, nous aurons les deux inconvénients.

Monsieur Defurne conditionne la LGV aux interconnexions. Quelle interconnexion pour relier le Muy et la Côte (Ste Maxime, Cavalaire, Le Lavandou) ? Actuellement, on voit ce qui se passe sur le CD25 en plein été. Qu'en sera-t-il quand des millions de touristes arriveront à la gare du Muy ? Il n'y aura pas d'interconnexion entre Le Muy et Ste Maxime.

Ensuite, je reviens sur l'état d'esprit des commanditaires du projet. Hier, à Toulon, nous avons eu la chance d'avoir Monsieur Beneventi, maire d'Ollioules, vice-président du Conseil général. En posant en postulat la nécessité de la LGV pour cause de métropolisation, il a reconnu que, pour l'ensemble des élus varois, seul le développement économique de l'agglomération toulonnaise prévalait dans ce projet. Bel exemple de solidarité et de respect de l'ensemble des citoyens varois ! Il en est de même pour les élus niçois qui ne pensent qu'au développement de la métropole niçoise. A partir de là, tout le reste n'est que littérature. La stratégie consiste à essayer de justifier par des arguments ce projet voulu par des élus varois et niçois. La LGV n'est pas un remède à la saturation des routes et autoroutes par les poids lourds. Monsieur Croc parlait de mesures drastiques comme l'introduction de péages. Il existe d'autres solutions incitatives : au lieu de dépenser 10 milliards pour la LGV, on peut très bien prévoir des budgets pour limiter le nombre de poids lourds sur l'autoroute. Il en est de même pour les TER. On découvre aujourd'hui toutes les vertus du TER. Le réseau ferroviaire secondaire de la région est en piteux état. Si la région, RFF et la SNCF s'intéressaient au réseau secondaire, on le saurait, on n'aurait pas dans nos villages des gares dégradées, qui donnent une image exécration de la ligne ferroviaire actuelle. Moi, j'habite à Vidauban.

De la salle

Quelle est la question ?

Pierre BECH

Il n'y aura pas de question. Nous sommes dans un débat public. J'interviens, je dis ce que je pense.

De la salle

Vous avez dit que vous seriez bref.

Pierre BECH

C'est vrai, je termine. Tous les arguments qui ont été bâtis pour essayer prouver l'opportunité de cette ligne se dégonflent les uns après les autres.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Je voudrais faire un point d'information sur TGV/aéroport. Vous vous inquiétez de ce que la gare Est Var puisse favoriser la construction d'un aéroport au Luc. Les aéroports moyens ont besoin d'une navette de bus avec le centre-ville. Dans les villes plus grosses comme Marseille, il faudrait que la navette soit ferroviaire. La relation aéroport/TGV est féconde lorsque l'aéroport est un aéroport international de grande taille et que l'on vient à l'aéroport de 200 à 300 km à la ronde. Les TGV qui arrivent à Roissy TGV transportent beaucoup de passagers aériens. Par contre, dans chaque TGV qui s'arrête à Lyon Satolas, il y a moins de 10 personnes qui prennent l'avion, parce que Lyon n'est pas un aéroport suffisamment important pour que l'on y vienne d'un rayon de 300 kms. Vous comprenez bien qu'un aéroport au Luc n'aura pas une influence internationale : il n'y aura aucune synergie entre une gare TGV et un aéroport.

De la salle

La Côte d'Azur attire beaucoup de touristes : ce n'est pas Lyon Satolas.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Cela n'a rien à avoir avec la LGV.

Nicolas de CHATELEUX (Association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan)

Je ferai deux observations rapides. Vous me couperez si je suis trop long.

Premièrement, je trouve qu'un mauvais procès est fait à la LGV, notamment du point de vue des paysages et des nuisances. On n'entend jamais parler des zones industrielles, du bord de mer qui est défiguré, des paillotes sur les plages, etc. Ce sont des nuisances bien plus importantes que les infrastructures ferroviaires qui, globalement dans notre région, sont plutôt réussies.

500 000 habitants de plus dans 15 ans : que proposent les opposants au projet ? J'ai l'impression que ce sont des gens qui s'opposent pour s'opposer et qui ne proposent rien. Ils sont dans la même logique que certains qui ont voté non au référendum ou que d'autres qui propulsent au 2^{ème} tour des élections présidentielles des personnages peu fréquentables.

De la salle

Il ne faut pas tout mélanger.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Laissez parler Monsieur. Pas de politique.

Nicolas de CHATELEUX

Pour répondre à la dame de tout à l'heure, je fais partie des personnes qui empruntent le train tous les jours et qui, pour des raisons étudiantes, me déplace à Toulon. Je suis bien content d'avoir des trains et d'avoir, grâce à l'association des usagers de la gare des Arcs-Dranguignan, le 7 h 14 du matin qui est maintenu après un combat qui a été rude.

Il serait intéressant pour la SNCF de développer une politique de tarification intéressante de manière à ce que le train soit une alternative intéressante à la voiture. Cela commence à arriver avec les ID-TGV, etc.

La région vit du tourisme : faut-il fermer les frontières ? Moi, je ne suis pas originaire d'ici. Est-ce que je dois repartir d'où je viens ? Je ne sais pas.

Michel GALLEZOT

A Marseille, Avignon, Aix, on voit qu'une LGV ne règle pas les problèmes de saturation routière et les problèmes d'urbanisation. Au contraire, une LGV est un catalyseur d'urbanisation, un accélérateur des paramètres des situations actuelles. Une LGV accélère l'urbanisation des zones desservies, elle ne règle pas les problèmes d'emplois, les problèmes de saturation routière. Regardez dans les autres régions, regardez les taux de chômage. Une LGV ne règle pas vos problèmes. Au contraire, une LGV vous apporte des gens de l'extérieur et augmente la population d'autant. Le Var est déjà le 1^{er} département touristique de France : que voulez-vous de plus ?

Michel VIAN (président de l'association des propriétaires de gîtes de France du Var)

Le Var est le premier département touristique de France après Paris. Faut-il fermer nos portes pour laisser les touristes partir en Croatie ou en Tunisie ?

Michel GALLEZOT

Actuellement, les touristes fuient l'artificiel et essayent de regagner les zones de l'arrière-pays ou des zones plus pittoresques comme la Croatie.

Michel VIAN (président de l'association des propriétaires de gîtes de France du Var)

On peut très bien conserver le patrimoine culturel. Le tout, c'est de réfléchir, de discuter tous ensemble et non de faire de l'obstruction.

Michel GALLEZOT

Le fonds de commerce des gîtes, c'est justement le patrimoine environnemental du Var.

Lise MERMILLOD (RFF)

Quand on additionne les voyageurs dans les TER, les TGV et les trains intercités, on arrive à une fourchette de 6 à 8 millions, mais ce ne sont pas de nouvelles personnes qui viennent, ce sont, pour la très grande majorité, des voyageurs qui sont reportés des autres modes (route, avion). Il est vrai que, dans les 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, 35-40 % sont des voyageurs induits : ce ne sont pas de nouvelles personnes, mais des personnes qui voyagent plus souvent. Qu'est-ce que cela veut dire ? J'habite à Paris et mes grands-parents habitent dans le Var. Si je peux y aller en 3 h 40 grâce au TGV, j'irai les voir 4 fois, 5 fois, 6 fois plus souvent. Voilà.

Lucien MACARIO

Nous ne voulons pas du tourisme à n'importe quel prix.

Annie CANIS-MILETTO (CPDP)

Messieurs mesdames, il reste 2 minutes et je n'ai plus le temps matériel de prendre les 3 questions qui restent. Certains d'entre vous ont pris le temps des autres. Pour ceux qui n'ont pas pu poser leur question à l'oral, sachez qu'une réponse vous sera adressée par courrier. Bonsoir.