

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Digne-les-Bains le 9 juin 2005

Présentation du débat par la CPDP	2
Philippe MARZOLF	2
Président de la Commission particulière du débat public	2
Présentation du projet par RFF	8
Michel CROC	8
Directeur Régional RFF	8
Interpellateurs	13
Jean-Louis BIANCO	13
Président du Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence	13
Daniel SPAGNOU	21
Union Amicale des Maires des Alpes-de-Haute-Provence	21
Eric BRUCKER	23
Société Alpine de Protection de la Nature	23
Gaston GARENNE	36
Secrétaire du Train avenir du centre Var	36

Présentation du débat par la CPDP

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission sur le projet LGV PACA. Je suis accompagné de deux membres de la Commission : Olivier Klein et Didier Corot. Je vais vous présenter le programme de cette réunion à Digne-les-Bains. C'est la dernière réunion de proximité.

Comme dans toutes les réunions de proximité, il est important de rappeler : qu'est-ce que le débat public ? Qui l'organise ? Quels sont ses principes ? Et également de l'état d'avancement des débats, sur l'opportunité de la CNDP de débattre sur le projet pendant 20 minutes. Ensuite, le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France vous présentera leur projet. Nous avons des interpellateurs : Monsieur Bianco, Monsieur Spagnou, Monsieur Eric Brucker et un représentant de l'Association Train Avenir du Centre Var. On intercalera la parole de chaque interpellateur par les questions de la salle. Vous avez forcément sur vos chaises des formulaires de question. Pourquoi faut-il poser les questions par écrit ? Parce que nous, la Commission du débat public, nous sommes là pour la mémoire du débat. Pour chaque question écrite, vous aurez forcément la réponse par écrit du maître d'ouvrage, même si votre réponse a été apportée ce soir. Ensuite, en fonction du nombre de questions qui sont posées, soit on les tire au sort lors du passage à l'oral, soit chacun son tour, on passera les questions à l'oral.

Qu'est-ce que la CNDP ? C'est une Commission Nationale de Débat Public. C'est une autorité administrative indépendante de l'Etat, des maîtres d'ouvrage et de tous les acteurs. C'est important. Elle a été créée par la loi de démocratie de proximité de février 2002. C'est une démarche relativement récente, même si elle a commencé à partir de 1997 sur certains débats, même si elle a commencé un petit peu avant, sous d'autres formes, avec la circulaire de Monsieur Bianco. La CNDP est en France pour veiller à la participation du public - c'est-à-dire vous - au processus d'élaboration des projets d'infrastructure et d'aménagement du territoire. La CNDP veille à l'information et à la participation tout au long de l'élaboration du projet. Le moment du débat public est un moment fort médiatique, mais nous serons toujours-là après, si le projet continue, pour essayer de voir comment le maître d'ouvrage fait bien participer tout le monde jusqu'à l'élaboration finale.

Quand la CNDP est saisie par le maître d'ouvrage... Au-dessus de 300 000 millions d'euros, le maître d'ouvrage est obligé de nous saisir. Nous avons décidé que ce serait un débat public. A partir de ce moment-là, elle nomme la Commission Nationale ou une Commission Particulière - dont je suis le Président, avec quatre membres - qui est chargée de l'organisation et de l'animation. Nous nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique pour bien vous montrer deux choses importantes à nos yeux : nous sommes complètement indépendants du maître d'ouvrage de l'Etat et de tous les acteurs ; deuxième élément, nous sommes neutres. C'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Je le dis souvent en réunion publique un petit peu pour plaisanter : en règle générale, en France, quand on a un problème, on crée une commission d'experts qui auditionne d'autres experts, qui rend un rapport d'experts et essaie de prendre une décision comme elle peut. Là, nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Par contre, nous sommes les garants de l'organisation des débats. Nous sommes les facilitateurs de débats. Après,

nous sommes responsables de l'élaboration d'un compte-rendu de ce que vous, public, vous avez dit, posé comme questions et les réponses du maître d'ouvrage. C'est pour ça que tout ce qui est dit est enregistré. Toutes les questions sont répondues par écrit parce qu'elles sont enregistrées. Quelques jours après la réunion, vous aurez le verbatim exact de tout ce qui s'est dit ce soir. Nous sommes donc les facilitateurs du débat et la mémoire du débat.

Les objectifs visés, c'est d'abord une information la plus large possible, la plus complète, et la plus transparente. D'ailleurs, on a fait mettre en boîte aux lettres, pendant les semaines précédentes, le journal numéro 2 du débat dans le département et dans le département 05. Au départ, - et là veuillez accepter nos excuses - la Commission particulière avait plutôt, même si Réseau Ferré de France présentait son projet comme LGV PACA... C'est vrai que le département des Alpes aurait pu être concerné. La Commission, après avoir réfléchi au début, a vu, lors de sa préparation, que l'aire d'étude de Réseau Ferré de France n'était que les trois départements : Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes. Au départ, on n'a pas pensé qu'il serait bien de monter, si on peut dire, la région de Provence ou des Hautes-Alpes. Excusez-nous si on n'a pas réagi plus vite. Maintenant, on est là pour entendre vos revendications.

Toute cette participation active et de dialogue qui va être constructive sert à éclairer la décision finale du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet. Trois principes guident notre action.

Le principe de transparence. Tout ce qui a été édité, tout ce qui a été dit doit être remis au public. C'est pour cela que vous avez toutes les études de Réseau Ferré de France qui sont sur le site Internet, sur CD-Rom ou en version papier dans nos bureaux. Il y a également les autres études qui ont été faites en cours de débat comme celle de Marseille ou de Toulon. Tout doit être transparent.

Le principe d'équivalence. C'est important. C'est une force du débat public. Monsieur le Président du Conseil Général a autant la possibilité de s'exprimer que vous citoyens de la ville de Digne.

Le principe d'argumentation. Vous pouvez dire que vous êtes pour ou contre. Mais on demande des arguments : pourquoi vous dites ça ? Et si vous êtes contre : que proposez-vous contre autre solution ? C'est le principe d'argumentation.

Après le débat qui va se clôturer le 8 juillet, nous avons deux mois, à la Commission particulière, pour élaborer un compte-rendu exhaustif de comment a été organisé le débat. Que s'est-il dit ? Le Président de la Commission nationale fait un bilan sur ce que le débat a apporté. Ensuite, c'est important aussi, après vous avoir entendu et vous avoir écouté pendant quatre mois de débat public, le maître d'ouvrage a trois mois pour publier sa décision pour les suites de l'élaboration du projet. Est-ce qu'il continue à l'étudier ? Est-ce qu'il l'abandonne ? On a vu dans l'expérience de la CNDP, dont je suis également un des vice-présidents, que plusieurs projets ont été abandonnés dans votre région. L'extension du port de Nice a été abandonnée. D'autres projets avaient été grandement modifiés. C'est important qu'il décide s'il continue le projet, dans quelle direction il va continuer à étudier. Il faut savoir également que le débat public a lieu à un moment très en amont de l'élaboration du projet. Ce sont de grands projets qui ont entre quinze et vingt ans qu'il faut étudier au niveau technique. Il faut prendre des décisions sur leur avancement. Le débat public a lieu trois ou quatre ans après les premières études. Toutes les études n'ont pas été faites. C'est pour cela que nous débattons principalement sur son opportunité, s'il est nécessaire de faire une nouvelle ligne dans la région. Il ne faut pas oublier quelques caractéristiques où ça peut passer quand même, parce que c'est souvent là que ça coince.

On regarde les documents d'information que vous avez trouvés à l'entrée :

- le dossier de présentation du débat, le journal de la Commission qui explique comment fonctionne le débat et qui vous tient au courant de l'avancée des différentes réunions ;
- un CD-Rom des dernières études ;
- des cahiers d'acteurs qui sont une particularité du débat public : toute personne concernée peut faire une contribution écrite qui se situe à ce moment-là sur le site de la CNDP et une inscription dans les trois bureaux ; par contre, certaines contributions que la Commission juge pertinentes, argumentées, faisant avancer le débat, sont transformées en cahier d'acteur (4 pages) ; ils sont diffusés au même niveau que les documents du maître d'ouvrage ; c'est le principe de symétrie ; le journal du débat a déjà été distribué : on en est numéro 3 ;
- l'accueil dans les trois bureaux : Marseille, Toulon, Nice ;
- un site Internet : 184 connexions quotidiennes – une grosse participation : 30 000 visites depuis le début de l'année ;
- système questions/réponses : 921 questions posées,
- des demandes de documents ;
- un système de Carte T pour poser des questions ;
- diffusion de courriels qu'on a envoyés à toutes les entreprises et administrations de la région
- l'opération avec les scolaires et les étudiants dont on n'a pas encore les résultats ; on leur a demandé ce qu'ils pensaient de cette LGV ; si la LGV se fait, ils seront peut-être des futurs utilisateurs ;
- des articles dans la presse depuis le 1^{er} janvier 2005.

Si on regarde un petit peu les moyens de participation, plus de 6 000 personnes ont participé :

- des réunions générales de lancement ;
- des auditions publiques pour que les acteurs s'expriment sur leur position ;
- des réunions thématiques sur les principaux thèmes qui nous ont semblé importants ;
- des ateliers pédagogiques. Il y a un prochain atelier le 16 juin à Marseille ;
- 17 réunions de proximité avec des participations différentes en fonction des besoins et des territoires ;
- 3 réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Si on fait l'état d'avancement après trois mois de débat public sur l'opportunité de la ligne.

- On s'aperçoit qu'il y a une difficile perception d'un projet d'aménagement et d'une vision d'aménagement du territoire au niveau régional qui devrait justifier le projet de LGV PACA. Il y avait un projet d'aménagement de territoire, et c'est uniquement le public. Avant de débattre d'une infrastructure, nous débattons un projet d'aménagement régional.

- Des fortes inquiétudes sur les impacts environnementaux du projet et surtout sur les risques et les besoins de maintien des équilibres entre l'urbanisation, les milieux naturels et les espaces agricoles. Ce maintien est très fragile. L'urbanisation s'étant grandement développée.
- De nombreuses questions sur l'emplacement des gares : quel projet urbain autour des gares ? Quel accès ? Quelles dessertes ? Quel gain de temps réel que de passer par le centre-ville ou par ces gares excentrées ? C'est pour ça qu'il y a des propositions de passages par les centres-villes ou en tout cas de maintenir cet essor par les centres-villes qui sont interconnectés avec les transports collectifs.
- Une forte demande d'une priorité sur les transports quotidiens avec un développement des TER et des dessertes de type RER qui sont demandés autour des agglomérations de Marseille, Toulon, et surtout sur la Côte d'Azur. Le maître d'ouvrage propose une solution de grande capacité, grande vitesse. Le public est unanime pour dire : « D'abord la grande capacité. D'abord, résolvez le problème de déplacement quotidien, et après on verra la grande vitesse. ».
- Inquiétude sur le financement et demande d'éclaircissement sur la réalisation des autres projets d'infrastructure qui sont prévus, parce qu'il risque d'y avoir des concurrences de financement. Le maître d'ouvrage vous en parlera. Les collectivités territoriales seront sollicitées autour de 40 ou 50 % du projet. C'est que nous avons appris et compris dans l'atelier sur le financement. Cela pose forcément des questions sur le coût pour le contribuable et la région. Il y a toujours des surcoûts. Actuellement, les projets sont dans une fourchette de 5 à 7 milliards d'euros. Des surcoûts liés à la sous-estimation des risques hydrogéologiques notamment avec les passages en milieu karstique.
- Questionnement et intérêt pour une solution mixte voyageurs/marchandises. Il y a des débats. Il y a une réunion sur le sujet. Il nous semble que cette question n'a pas trouvé de réponse satisfaisante.

Sur les fonctionnalités de cette LGV... Vous voyez qu'on présente trois départements. Après ce soir, on présentera l'un quatrième département.

Dans les Bouches-du-Rhône, on sent l'expression d'un projet d'aménagement commun dans l'aire marseillaise ; une demande de passage de cette nouvelle LGV par Marseille avec un projet urbain à La Blancarde, dans le centre de Marseille. Mais si on passe par le centre de Marseille, les gens dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges-les-Pins se posent de grosses questions sur leur cadre de vie et sur l'impact sur l'environnement.

Dans le Var, ils l'ont senti depuis le début. On le voit au niveau des participations. Il y a plus de 6 500 personnes qui ont participé aux réunions publiques. Il y a plus de 7 000 demandes de documents. A peu près la moitié de ces participants ou qui ont fait des demandes sont des gens du Var. L'autre moitié se répartissant entre les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône. Nous avons ressenti une émergence et une structuration d'une opposition de principe à cette LGV - qui est un petit peu la même opposition qu'il y avait en 1991 - dans le centre Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière qui est déjà forte. Le centre Var et le Var ne veulent pas devenir comme - je le suppose - la Côte d'Azur.

Il y a des très fortes inquiétudes sur la pérennité, surtout dans le centre Var, de l'agriculture et principalement des vignobles qui sont à 12 ou 13 % de surface utile. C'est vraiment la limite par rapport à une pérennité des villes.

Il y a une forte protestation d'une implantation d'une nouvelle gare à Cuers à 25 km de Toulon, d'où la réaction de Toulon Provence Méditerranée qui a fait étudier, par un cabinet extérieur, une implantation d'une nouvelle gare plus près du centre de Toulon, vers La Pauline pour ceux qui connaissent.

Le Var demande également la réouverture pour les lignes existantes, notamment Carnoules/Gardanne ou d'autres villes.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité nous semble confirmée par tous. Le projet de la LGV répond à un besoin de désenclavement du département.

Il y a une critique du manque d'ambition de ce projet. Pourquoi ? Parce que les gens des Alpes-Maritimes voudraient que le projet aille directement vers Nice pour que les touristes puissent venir aussi de Nice.

Il y a une demande de raccordement le plus direct possible vers Nice Saint-Augustin, Nice centre, Nice-Thiers, pour qu'on laisse la place sur la ligne existante pour développer ce qu'ils appellent « un défrasio » et surtout pas, comme le propose RFF de venir se connecter à cette fameuse troisième voie entre Antibes/Nice, et développer bien sûr des TER pour un service Métrazur.

Bien sûr, il y a une demande d'enfouissement de la ligne littorale.

Voilà pour l'état d'avancement qui évolue. Le débat n'est pas complètement fini même si on a fini le cycle des réunions de proximité. On a encore un atelier pédagogique et les trois réunions de synthèse. On a demandé aux acteurs qu'ils répondent à différentes questions :

- Qu'est-ce que le débat vous a apporté ?
- Qu'est-ce que vous attendez de la décision de RFF sur la poursuite ou non du projet ?
- Comment voyez-vous la suite au niveau de l'information et de la participation du public ?

Nous avons décidé de prolonger le débat jusqu'au 8 juillet. Pourquoi ? Parce qu'il nous a semblé qu'il y avait beaucoup de réticences aux résultats des études faites par Réseau Ferré de France, la SNCF. Il y avait des questions qui restaient non abouties. On débat sur l'opportunité d'une nouvelle LGV. Il fallait « purger » le fait que : est-ce qu'on peut ou pas améliorer cette ligne pour apporter des grandes capacités de la grande vitesse ? Nous avons demandé une expertise complémentaire, indépendante, qui est en train d'être faite par un cabinet indépendant d'experts suisses. Il va vérifier, regarder si les études réalisées par RFF, sur l'amélioration de lignes existantes pour la grande capacité, pour la grande vitesse, la réouverture de certaines lignes comme Carnoules/Gardanne, ont été faites selon une bonne méthodologie et si les conclusions sont complètes et objectives.

On a demandé qu'ils réfléchissent un petit peu à la possibilité de « phaser » les dates des différentes améliorations de la ligne, de voir quel pourrait être un cahier des charges pour les études complémentaires qu'il y aurait à faire après le débat s'ils décident de continuer à étudier le projet.

Il y a un atelier de présentation le 16 juin. Il y a trois réunions de clôture du débat : 5 juillet à Nice ; 6 juillet à Toulon et 7 juillet à Marseille.

Voilà pour la présentation du débat et de l'état d'avancement. Avez-vous une ou deux questions sur la démarche du débat public ? Vous aurez tout le temps de vous exprimer sur le projet.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Premièrement, comment s'effectue le comptage des personnes présentes ? Deuxièmement, je voudrais simplement exprimer mon regret que vous n'ayez pas prévu de réunion de proximité à Hyères. Pourquoi ? Parce que Hyères est une ville très proche de Toulon. Je le regrette. Vous avez répondu favorablement à la demande du maire de Digne. Je comprends tout à fait l'intérêt qu'il porte à notre débat.

Philippe MARZOLF

A l'entrée, vous avez une personne qui a un badge Sécuritas. Il a un système, et chaque fois qu'une personne passe, il appuie sur un bouton. Il y a 70 personnes dans la salle. Il compte manuellement les personnes qui rentrent.

Par rapport à une demande d'une réunion à Hyères, pourquoi pas. Je crois qu'on a déjà fait 37 réunions publiques. On estime qu'on est passé dans beaucoup d'endroits. On a été trois fois à Toulon. Il nous semblait qu'on avait un petit peu « labouré » le Var. Il faut bien comprendre que la réunion publique n'est pas le seul moyen d'expression qu'a le public. Je vous ai parlé des contributions écrites que nous recevons régulièrement. Il y a des gens qui ont posé des questions. La réunion publique est un moyen d'expression. On ne peut pas faire des réunions dans toutes les villes et villages.

Est-ce qu'il y a une question sur le débat public ? S'il n'y en a pas, je passe la parole au maître d'ouvrage pour 20 minutes. On calcule toujours le temps pour que le maximum de personnes puissent s'exprimer ce soir.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC
Directeur Régional RFF

Bonsoir. Je suis Michel Croc, Direction régional de Réseau Ferré de France. Réseau Ferré de France est le propriétaire des voies ferrées depuis 1997. Il a en charge leur entretien, leur renouvellement d'exploitation. C'est-à-dire qu'il ouvre le réseau ferré à l'exploitation par la SNCF principalement et actuellement. Bientôt, en application des règles européennes, il y aura peut-être d'autres opérateurs. Réseau Ferré de France a aussi la mission de travailler au développement du réseau ferré. C'est pour ça que nous avons demandé à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat. Il faut rappeler que la commande initiale du Gouvernement, qui date décembre 1998, était d'étudier comment relier Nice et la Côte d'Azur au réseau à grande vitesse.

En 2001, le TGV Méditerranée a été mis en service jusqu'à Aix. Devant ce succès, en 2003, le Gouvernement a passé une nouvelle commande qui était de préparer un débat public : comment relier Nice et la Côte d'Azur au réseau à grande vitesse ? Le travail que nous avons mené avec les collectivités sous la direction du Préfet de Région, est apparu rapidement qu'il n'y avait pas que ce problème-là et qu'il fallait également s'intéresser à tous le réseau ferroviaire de la région, et donc à la capacité qu'il avait à répondre aux besoins de la vie quotidienne. D'une part, vous savez que notre réseau routier est de plus en plus encombré. D'autre part, le réseau ferroviaire n'est pas utilisé autant qu'il pourrait l'être, en particulier dans les endroits où les (*inaudible*) sont trop faibles. Donc deux choses : la grande vitesse et la grande capacité. Nous allons vous présenter la façon dont nous illustrons ceci par des scénarios et nous justifions l'opportunité dans laquelle nous croyons. Nous sommes très heureux d'être dans une phase de débat. Les débats, dans les modalités, ont été initiés par vous-même Monsieur le Ministre, pour qu'on parle des projets avant qu'il y ait des décisions. Un scénario a été étudié et nous sommes là pour avoir votre avis et vos suggestions. Merci.

Bernard GYSSELS, Chef de projet LGV PACA, RFF

La première ambition de la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur c'est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région en complémentarité des autres projets. En 2020, on mettrait par exemple 3 heures sur les trajets Barcelone/Marseille, 2 heures 55 entre Marseille et Gênes, 1 heure entre Marseille et Nice. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations. La plupart des temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 heures 25 à 60 km/heure.

Sur cette carte, la zone rouge et en noir, c'est la saturation routière qui touchera tous les grands axes de la LGV PACA. La LGV PACA peut continuer à faire du train une alternative performante à la voiture, à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV, 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 trains grande ligne, les TER omnibus, semi-directs et les trains de marchandises. Ainsi la coexistence de tous ces trains engendrent des problèmes de saturation dus à leur nombre d'une part, et à leur vitesse différente d'autre part.

Dans les années qui viennent, le Conseil Régional va mettre en service des TER toutes les sept à quinze minutes, au départ des gares des agglomérations. C'est-à-dire une desserte du type RER. Deux lignes existantes et la nouvelle permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité tant attendus par les voyageurs.

Comment réaliser cette ligne à grande vitesse ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ils sont classés en trois grandes familles.

- Les scénarios de desserte sur 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 de desserte à deux axes desservent d'une part Marseille, et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés en fonction de la position du débranchement de la LGV Méditerranée, entre la Durance - point le plus haut sur cette carte - 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 de desserte sur 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 - en haut sur cette carte - 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 de desserte, 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 et que nous allons examiner à présent.

Le scénario, appelé dans l'Arbois A8, se débranche de la LGV Méditerranée au nord du plateau de l'Arbois, en recherchant le jumelage avec l'autoroute A8. En termes de service rendu, ce scénario permet les relations Aix TGV/Nice en hauteur. La gare d'Aix TGV est en ligne entre Marseille et Nice, mais pas entre Paris et Nice. Ainsi tous les TGV qui desservent Saint-Charles, avant de se prolonger dans la Côte d'Azur, pourraient desservir Aix TGV.

Le deuxième scénario, 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.

L'avantage significatif de ces scénarios est de placer la gare de l'Arbois en ligne entre Paris et Nice. La desserte d'Aix TGV pourrait donc se répartir entre les TGV Méditerranée et les TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur. Par contre, elle ne serait pas en ligne entre Marseille et Nice.

Le scénario appelé nord Marseille, nord Toulon, ouest de Nice. Prenons la LGV Méditerranée dans Marseille, en tunnel et en surface. Elle dessert en ligne une gare TVG souterraine, par exemple à la Blancarde. Comme pour le scénario précédent, la gare TGV d'Aix est positionnée sur le tronçon commun de la LGV PACA et de la LGV Méditerranée. La desserte d'Aix TGV pourrait se répartir entre les TGV Méditerranée et les TGV PACA. Une gare nouvelle est envisagée dans ce scénario à la Blancarde. Elle permettrait de relier Marseille/Nice en 1 heure. Les liaisons entre les pays de l'Est et la Côte d'Azur seraient de 1 heure 04.

Alain SEGUIN, Directeur pilotage, stratégie et patrimoine, SNCF

Bonsoir. Voici brièvement ce que la SNCF en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet qui vient de vous être présenté par RFF, c'est-à-dire trois scénarios approfondis à deux axes.

Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses.

Tout d'abord, 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 la population.

Nous proposons ensuite des alternatives 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 rallie rapidité et proximité.

Plusieurs types de missions constitueront cette offre.

Les TVG reliant PACA à Paris. Ils auraient trois missions possibles :

- des missions sans arrêt entre Paris et Nice (c'est la ligne marron de la diapositive) ;
- des missions avec des arrêts dans les gares de la LGV en PACA. On aurait ainsi des TGV sans aucun arrêt de Toulon à Paris ;
- des missions desservant la côte. On aurait ainsi des TGV Paris/Marseille, Toulon centre/Hyères, via la côte (ligne rose sur la diapositive) et des TGV Paris/Nice via la côte à partir de Saint-Raphaël (ligne verte).

Deuxième type, les TGV reliant PACA aux autres régions de France et d'Europe (ligne bleu ciel sur le schéma). Ils emprunteraient la LGV avec des arrêts dans des gares situées sur la LGV. Les TVG d'Arc Méditerranéen : Bordeaux/Nice/Italie, voire Espagne/Italie emprunteraient exclusivement la LGV.

Le schéma montre également des temps de parcours commerciaux. Le projet fait gagner 1 heures 30 sur les trajets Ile-de-France/Côte d'Azur et environ 45 minutes pour l'aire toulonnaise. Ces gains de temps nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages de grandes lignes de près de 3 millions de voyages par an. Le trafic TGV pour PACA pourra ainsi atteindre près de 24 millions de voyages par an. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées. Vous le constatez sur le tableau projeté.

Aujourd'hui, nous offrons 33 TGV aller-retour pour Marseille, 14 à Toulon et 11 à Nice. Le projet allié aux autres infrastructures nouvelles prévues d'ici 2020 devrait permettre d'offrir 49 fréquences pour Marseille, 36 pour Toulon et de tripler celles de Nice. Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intrarégionaux, environ 20 TGV par jour circuleraient entre Marseille et Nice.

Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER sous l'autorité du Conseil régional afin d'offrir un bon maillage ferroviaire.

Comme je l'ai exposé, la desserte s'appuie donc à la fois sur les gares actuelles de centres-villes et sur les gares nouvelles. Pour ce qui concerne les gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares, toutes situées sur la ligne nouvelle à l'intersection avec la ligne classique. Une gare au nord de Toulon située 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 Saint-Tropez. Une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes/Grasse/Antibes.

Pour ces trois gares, nos études montrent qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre assez considérablement les zones d'accessibilité du TGV. C'est ainsi que, comme vous le voyez sur la diapositive, le trafic serait important entre 1 et 1,5 million de voyageurs.

Dans le cadre du scénario nord Marseille, nous prenons aussi l'hypothèse d'une gare TGV qui pourrait être située par exemple sur le site de Blancarde. Cette seconde gare TGV à Marseille pourrait être destinée aux TGV province/province. La gare Saint-Charles restant la gare TGV pour Paris.

Je confirme que notre souhait est bien de continuer à desservir les gares des centres-villes, notamment - comme je l'ai déjà dit - Toulon centre, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Bernard GYSSELS

La grande vitesse c'est sur la ligne nouvelle et TGV bien sûr, et aussi un nouveau service des trains intercity entre les agglomérations de la région. Ces trains circuleraient alternativement sur la ligne classique et sur la ligne à grande vitesse, et cumuleraient ainsi les avantages de la desserte fine des centres-villes et la desserte rapide des gares nouvelles. Ainsi les temps de parcours sur de nombreuses relations seraient diminués d'une heure. Il s'agit d'une offre nouvelle mise en place avec succès dans la région Nord-Pas-de-Calais.

La grande capacité, c'est sur la ligne existante trois fois plus de TER grâce aux transferts des TGV de la ligne existante vers la ligne nouvelle. L'ambition du Conseil Régional - comme on le voit sur ce schéma - est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour des agglomérations. C'est aussi sur la ligne existante, des meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises des destinations locales. La ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut donc rendre le train nettement plus attractif, tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens, et rendre à la ligne Marseille/Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

La desserte TER 2004 en heures de pointe. Que peut-on noter sur votre secteur ? Marseille/Aix : 30 minutes. Aix/Pertuis : 120 minutes.

La desserte TER à l'horizon CPER (Contrats de Plan Etat Region) en heures de pointe : Marseille/Aix : 20 minutes. Le Val de Durance en 120 minutes.

L'ambition TER en 2020. Marseille/Aix : l'ambition serait de passer à 10 minutes. Le Val de Durance à 30 minutes.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains intercity et les TER. C'est entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, ce

qui signifie que plus d'une personne sur cinq empruntera le TGV entre Paris et Nice. Environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER. Une personne sur dix prendra le TER pour rejoindre Antibes et Nice. Enfin, entre 1,5 et 2,5 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains intercités entre Marseille, Cannes, Antibes. Les parts de marché du train passeraient de 24 à près de 50 %. 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 choisiraient le train plutôt que la voiture.

Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de gaz carbonique qu'un déplacement en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Un déplacement par le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins polluant que la voiture. En termes de trafic, une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 fois 3 voies. En termes d'occupation du sol, une autoroute à 2 fois 3 voies présente 35 mètres, et une LGV 15 mètres au niveau de largeur.

Sur cette carte, figurent les différents projets de ligne à grande vitesse conduits par Réseau Ferré de France. Si le coût d'une ligne nouvelle est compris entre 10 et 16 millions d'euros le km/en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros au km/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 de deux tubes avec une voie ferrée dans chaque. Les difficultés du relief et l'importance des eaux dans ces monts peuplés 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 qui sont environ à 13 millions d'euros du kilomètre. Pourquoi ? Ceci est dû à la longueur particulière importante des sections en souterrain qui sont nécessaires. Selon les départements, dans la vingtaine de scénarios présentés, c'est entre 47 et 89 kilomètres de tunnel. Pour mémoire à ce jour, seulement 37 kilomètres de souterrain ont été réalisés sur les lignes à grande vitesse.

Que peut-on préciser ? Dans un contexte de rareté des fonds publics, nous avons dans l'objectif de rechercher un projet réaliste et réalisable. Merci beaucoup.

Philippe MARZOLF

Nous avons reçu actuellement six questions. Je propose de donner la parole à Monsieur Jean-Louis Bianco, Président du Conseil Général.

Interpellateurs

Jean-Louis BIANCO

Président du Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence

Merci, Monsieur le Président et les membres de la Commission d'avoir accepté notre demande d'une réunion particulière à Digne-les-Bains. Ce n'est pas une demande du maire du Digne-les-Bains, c'est une demande de tous les maires du département représentés par le Président, Daniel Spagnou. Claude Domeizel, notre sénateur, m'a chargé de l'excuser en vous disant qu'il partageait ce que je vais vous dire. Nous sommes unis dans cette demande. Vous le verrez, nous sommes également unis dans les analyses et dans nos propositions. Si la Commission du débat mesure la détermination d'un territoire seulement par le nombre de présents, sachez que nous ne sommes pas un département très nombreux, mais que nous sommes, sur ce sujet comme sur quelques autres, un département très uni. Merci à vous Président et aux Directeurs de Réseau Ferré de France d'avoir mentionné la circulaire. En effet, j'ai signé le 15 décembre 1992. Je dis merci par rapport au débat citoyen. Pour l'instant, je ne suis pas en train de plaider le dossier pour les Alpes-de-Haute-Provence, mais pour illustrer ce que vous avez dit Président, à l'égard des personnes, des citoyens, des associations et des élus qui sont ici présents.

Un tout petit mot sur mon temps de parole, sans l'excuse de la bouche, pour expliquer pourquoi j'étais arrivé à cette idée. A l'époque, on ne disait pas encore LGV. C'était le TGV Méditerranée. Je m'étais rendu compte, comme mes prédécesseurs qui avaient passé beaucoup de temps et beaucoup d'énergie, qu'il y avait des tas de doutes. Faut-il ou non faire une ligne ? Ne peut-on pas prendre d'autres solutions avec une ligne existante ? Ne peut-on pas prendre d'autres types de trains ? S'il faut faire la ligne, pourquoi passer par ici plutôt que par là ? Comment faire par rapport à l'environnement ? Comment faire par rapport à la sécurité ?

D'où l'idée en effet d'aller voir en amont. A cette époque-là, j'ai lancé, en la finançant d'ailleurs, la première expertise dite indépendante, c'est-à-dire des gens qui n'étaient pas directement dépendants du maître d'ouvrage, et qui a été considérablement perfectionnée par la Loi Barnier à laquelle il faut rendre hommage, et par la loi de démocratie de proximité. Donc ceci pour attester d'un souci qui a progressé à travers le temps, une vraie démagogie et une vraie démocratie. Etant rappelé, je le redis, que vous n'êtes pas le représentant de l'Etat ni du maître d'ouvrage, mais vous rendez compte du débat à la fois aux participants que nous sommes et aux autorités que j'ai évoquées.

Comment se présente, pour notre département, cette question de la LGV ? Chacun ici le sait, et nous avons pu constater à quel point la LGV Méditerranée - celle qui va jusqu'à Marseille - a eu un impact au-delà même de ce qu'on pensait. Je dirais pour le bon et pour le mauvais. Dans le mauvais, on peut citer l'augmentation des prix du foncier qui se fait sentir non seulement à Marseille, mais jusque dans notre vallée. Nous mesurons, à travers cet exemple, à quel point ce débat est très important pour l'avenir de notre département.

Il faut concilier, comme toujours, les intérêts contradictoires. Les intérêts de telle ville ne sont pas forcément les mêmes que de telle autre. Encore que, je ne désespère pas que nous puissions nouer de bonnes et utiles alliances avec un certain nombre de nos amis des Alpes-Maritimes. Les intérêts de l'environnement ne sont pas forcément les mêmes que ceux du tracé le plus direct, etc.

Vingt scénarios ont été étudiés. Trois plus particulièrement analysés en Comité d'orientation. Malheureusement, les deux qui nous intéressent le plus dans les Alpes-de-Haute-Provence sont : les scénarios Durance/nord Toulon, et nord Aix/nord Toulon.

Ces scénarios présentent des potentialités considérables pour le département. Je crois qu'ils présentent aussi - car nous n'allons pas d'un point de vue « égoïste », même si c'est l'intérêt de nos populations que nous défendons - de très grands intérêts d'un point de vue des différents intérêts généraux à concilier.

Premièrement : des difficultés environnementales qui me semblent moins grandes que celles qui sont consacrées sur d'autres tracés.

Deuxièmement : des temps de parcours qui sont parmi les plus performants.

Troisièmement : les coûts de validation sont parmi les moins élevés.

Les scénarios Durance/nord Toulon et nord Aix/nord Toulon présentent un très grand intérêt. Ils présentent aussi un très grand intérêt pour notre département, qui dépend d'ailleurs de ce qu'on appelle un aménagement du territoire.

Si aménagement du territoire veut dire : « Il y a plus de choses là où il y a beaucoup de monde », pour moi ce n'est pas un aménagement du territoire. L'aménagement du territoire qui essaie de donner toutes leurs chances de développement à des endroits qui ont beaucoup d'atouts, mais qui ont moins de monde.

Pour nous, de manière très concrète, nous le savons bien et nous n'arrêtons pas de le dire que ce que nous appelons le désenclavement du département, que ce soit par voie ferroviaire ou par voie routière, est quelque chose d'absolument décisif. Nous nous lamentons, les uns les autres, sur la lenteur de ces processus. Nous avons un peu progressé sur la route, mais il reste beaucoup à faire.

S'agissant du développement de notre département, nous avons une immense opportunité que nous partageons avec la région : la construction du réacteur expérimental ITER à Cadarache, qui va donner une impulsion décisive, même s'il ne faut pas en surestimer les effets sur l'emploi à court terme, à l'ensemble de notre région, mais en particulier à notre département. D'après les études qui ont été menées, c'est au minimum 35 % si ce n'est 40 % des gens qui vont travailler sur ce réacteur qui habiteront dans notre département. On va avoir une population qui va avoir des besoins dans ces déplacements. Nous avons présenté la candidature, qui pour l'instant est retenue avec Monsieur le maire de Manosque, d'un lycée international à Manosque. Tous ces gens-là auront besoin de se déplacer. Tous les gens qui viendront pour étudier, pour travailler, pour visiter auront aussi besoin de cette installation, soit de Durance/nord Toulon, soit nord Aix/nord Toulon.

Deuxième élément qui est un malheur pour votre département et que nous espérons y échapper de toutes nos forces, à la fois les organismes consulaires, les parlementaires, la région, les syndicats : ce sont les décisions prises par le groupe Total et par Arkema de réduire l'activité de l'usine de Saint-Auban, avec une grosse inquiétude de notre part, que ce soit une première étape avant la mort définitive. Nous sommes en train de travailler très activement à des propositions extrêmement étudiées avec les Chambres, les syndicats, les trois parlementaires, la Région, de réindustrialisation et même de développement. Tout va dépendre des réponses qui seront apportées tant par le Gouvernement que par Total. Il est possible que ce malheur - cela concerne près de 3 000 emplois qui sont menacés - puisse être un avantage. C'est-à-dire qu'on puisse avoir des vraies activités

nouvelles intéressantes. Nous avons un certain nombre d'idées. Nous avons un certain nombre de projets. Mais nous demandons - cela va se décider dans les prochaines semaines ou dans les prochains mois - au Gouvernement et à Total de nous aider à réindustrialiser et redévelopper le carrefour Durance-Bléone, mais au-delà en fait toute une partie du département.

Voilà pourquoi ITER d'un côté, qui est certain, la réindustrialisation et le développement du carrefour Durance-Bléone et du département, qui sont un espoir fort, plaident selon nous, pour que l'un de ces deux scénarios soit beaucoup plus étudié, plus approfondi, mais peut-être choisi dans la mesure où il répond à des intérêts d'autres départements : soit des intérêts de desserte, soit des intérêts environnementaux.

J'ajoute que dans cette optique, il faudrait la construction d'une gare supplémentaire à vocation régionale au nord d'Aix-en-Provence permettant de relier les centres-villes d'Aix-en-Provence et de Marseille très rapidement, et connecter les Alpes du Sud directement au réseau TGV en électrifiant et en doublant par endroit la ligne du Val de Durance.

Voilà, Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission, ce que je voulais vous dire sans abuser de mon temps de parole. Je suis certain que mon collègue le député Daniel Spagnou, Président de l'Association des maires, mes collègues et amis présidents des organismes consulaires, l'ensemble des forces politiques sociales et syndicales de ce département sauront vous convaincre que ces deux scénarios et cette gare supplémentaire sont un atout pour les Alpes du Sud, pour les Alpes-de-Haute-Provence et pour notre région.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de passer les questions. On va passer trois questions de la salle pour qu'il y ait un petit peu d'échange.

Jean-Paul MENARD

Nous sommes ici ce soir réunis à Digne qui est situé au nord du tracé envisagé pour la future Ligne Grande Vitesse qui est appelée à desservir essentiellement le département du Var et le département des Alpes-Maritimes. Si on regarde la carte qui a été présentée tout à l'heure, on constate que Digne est situé dans la Vallée de la Durance, tout près de la ligne Marseille/Briançon. De ce fait, la ville de Digne, malgré son accueil touristique, ne pourra pas être desservie directement par la future infrastructure. Néanmoins, il y a la fameuse ligne à grande vitesse existante entre Paris et Marseille. Ne serait-il pas possible d'imaginer une connexion entre la LGV actuelle et Digne, à condition que les infrastructures existantes - je veux parler de la ligne Avignon/Pertuis/Saint-Auban/Digne - soient réhabilitées et modernisées ? Cela suppose l'électrification de la ligne jusqu'à Briançon dans le cadre du projet du Montgenèvre. Ceci étant extrêmement important. Actuellement, le temps de parcours entre Marseille et Briançon est extrêmement long.

Ne pourrait-on pas imaginer l'arrivée de quelques TGV en gare de Digne, à condition que la section de ligne de Saint-Auban/Digne soit enfin réouverte. Je sais qu'il y a des négociations en cours. J'aimerais savoir où en est ce dossier qui traîne en longueur. Je vous remercie des réponses que vous voudrez bien me faire.

Bernard GYSSELS

Effectivement, il y a une étude sur la réouverture potentielle de la ligne Saint-Auban/Digne. Cette étude comporte un volet sur le potentiel et un volet sur la réponse technique. A ce stade, le volet sur le potentiel a été réalisé. Réseau Ferré de France va poursuivre par la phase suivante qui est : quelle réponse technique apporter ? Vous savez que les Chemins de Fer de Provence sont en voie métrique. L'ancienne ligne Saint-Auban/Digne fait partie du réseau ferré national. Le potentiel de clientèle auquel nous arrivons à l'issue de la première phase serait de quatre aller-retour TER par jour vers Marseille et deux aller-retour par jour vers Veynes. Voilà les hypothèses qui ressortent de la première phase de cette étude.

Jean-Louis BIANCO

Nous avons obtenu de haute lutte l'inscription au Contrat de Plan Etat Région de l'étude dont vous faites mention. Je crois que je suis bien informé, c'est un serpent de mer que la réouverture de la ligne Saint-Auban et la connexion avec la ligne des Alpes et le petit train des Pignes avec les problèmes de voie métrique ou autres. Nous y sommes extrêmement attachés. Quand je dis nous, c'est aussi les collègues des Alpes-Maritimes. Il me semble que le potentiel que Réseau Ferré de France a exprimé devrait être révisé à la lumière de ce que j'indiquais sur ITER, des décisions que nous espérons sur Saint-Auban et des perspectives du TGV.

Bernard GYSSELS

Tout ceci fait partie du Contrat du Plan. Il y a certain nombre d'études de réaménagement de lignes d'une part, et de réouvertures de lignes d'autre part. Vous nous signaliez Pertuis. Effectivement de Marseille/Aix, la ligne passe à Meyrargues et vous avez une branche qui va sur Pertuis et qui pourrait se poursuivre jusqu'à Cavaillon. De l'autre côté, après avoir traversé la Durance, il y a une ligne des Alpes qui remonte vers Manosque et Sisteron. Un certain nombre d'études sont en cours. Sur Pertuis/Cavaillon, l'étude n'est pas encore aboutie.

Michèle CHAIX, Stop Nuisances Cuers

Je m'adresse sans agressivité à Monsieur Bianco. Je souhaite que les départements 04 et 05 se connectent sur la LGV PACA, si toutefois elle se fait. Il peut y avoir un autre système de connexion que vous mentionnez dans les trois scénarios approfondis. Deux ont retenu votre attention. Je signale quand même - ce n'est pas tellement le but de ma question - que Toulon nord... Toutes les associations refusent. La municipalité de Cuers s'est positionnée au refus total. Pourquoi ? Pour l'emprise viticole qui serait énorme et sur l'urbanisation autour. Je pense que si la ligne se faisait, il serait peut-être bon qu'une connexion se fasse beaucoup plus haut. La gare nord Toulon, c'est la plus rentable. La rentabilité c'est une chose. Mais quand on voit cette projection, c'est le grand désert au-dessus de la bande littorale. Je pense qu'il faut faire autre chose.

J'ai posé une question qui a été déjà abordée en partie. Pour quand est prévue l'électrification de la ligne Marseille/Briançon ? Le fret n'est jamais abordé. En ce qui concerne le tunnel de Montgenèvre/Oulx, il faudrait peut-être penser aux camions. Qu'en est-il à ce jour ?

Michel CROC

Il est juste de reconnaître qu'il faut relativiser les études potentielles sur la réouverture des lignes que nous avons faites. Pourquoi ? Nous les avons faites comme nous savons le faire quand nous travaillons seul, c'est-à-dire qu'on regarde la ligne de chemin de fer... Je pense qu'une vraie étude pour qu'on passe à une phase suivante, c'est une étude dans laquelle il faut que l'aménagement du territoire soit en premier, et en second les transports au service de l'aménagement du territoire. On pourra bien étudier la ligne du Val de Durance un fois que l'on aura défini l'aménagement du territoire.

Sur le tunnel de Montgenèvre, aujourd'hui, il n'y a pas de commande précise du gouvernement, si ce n'est une étude du passage par le Montgenèvre. Cela ne rentre pas dans un cadre global. On a enregistré que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région du Piémont, avec leurs deux présidents qui se connaissent bien, sont très intéressées par ce projet. On est dans quelque chose qui nous oblige à reprendre dans un cadre un peu plus large. Peut-être qu'une des sorties du débat sera ça : initier une réflexion sur l'aménagement du territoire et le ferroviaire un peu plus large.

Michèle CHAIX

Il serait bon de fixer une échéance pour l'électrification de la ligne des Alpes.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Je voudrais réagir sur le Montgenèvre. Je trouve que le processus de décision dans ce pays est assez stupéfiant. Il y a un sommet périlleux de deux Chefs d'Etat - le Président Chirac et Silvio Berlusconi - ont pris frais et cause pour le Montgenèvre. Ils n'ont pas décidé de le faire. Ce n'était pas exactement ça. Derrière, ce qui est stupéfiant, c'est qu'il ne se passe quasiment plus rien. C'est l'immobilisme le plus total. Je me pose vraiment des questions. Est-ce que ce sont les deux Chefs d'Etat qui viennent là pour amuser la galerie ? Est-ce qu'il y a un manque de ligne téléphonique entre les Chefs d'Etat et le service technique ? Je ne sais pas. Cela fait presque 3 ans qu'il ne se passe rien.

Philippe BARTHE, ASE Cuges-les-Pins

Je suis content d'être là. Monsieur le Ministre, vous aviez raison, en 1992, de dire qu'il fallait des débats publics avant d'imposer les choses. Et pourtant ! Malgré vos efforts... Il y a déjà 10 ans, vous avez pensé avant les autres. 10 ans plus tard, les gens s'adaptent, notamment les hommes politiques qui anticipent cette directive en disant : « Si on pouvait guider cet itinéraire, on irait ailleurs. » Pourtant, il ne répond pas au développement durable que l'on voudrait. Je suis quand même très heureux d'être ici parce qu'on va enfin pouvoir parler d'un itinéraire qui pourrait impacter les Alpes de Haute Provence et les Hautes-Alpes. On a souvent dit que la région PACA comportait plusieurs départements. Il n'était pas raisonnable que, dès le départ, on nous invite à réfléchir sur trois scénarios, même si je trouve que l'exercice a le mérite d'exister, il n'empêche que l'adaptabilité de certaines personnes dans le département pouvait très rapidement brosser ce débat. Et si nous n'avions pas été quelques-uns, et grâce à l'aide d'autres qui ont une maîtrise des éléments que nous nous n'avons pas - vous savez Cuges-les-Pins, c'est un tout petit village - quand nous avons vu passer un itinéraire qui vient chez nous de nulle part, parce qu'un itinéraire qui passe

à Cuges en passant par Marseille pour rejoindre Nice, c'est quelque chose qui ne nous paraissait pas raisonnable. Et pourtant, on nous a expliqué en long, en large et en travers qu'ils étaient très importants. Les éléments d'aujourd'hui sont un peu dramatiques, notamment pour le fret avec un accident grave dans un tunnel de plus. Je voudrais savoir quelle est la position d'une maîtrise d'ouvrage sur le développement durable du projet qui nous intéresse. Et puis j'ai une question parce que quelquefois les particuliers nous répondent de façon abrupte sur notre façon de voir le trafic fret sur cette ligne très précisément. Le trafic fret pour une entreprise ferroviaire qui est la SNCF ou d'autres entreprises ferroviaires, il y a peut-être d'autres opérateurs ferroviaires fret sur les infrastructures qui nous appartiennent, j'aimerais savoir très précisément : quand on habite l'Espagne et que l'on veut envoyer du fret en Italie sur cet arc méditerranéen, par où passera-t-il ? La deuxième question : quelle est votre position sur le développement durable de la région ?

Bernard GYSSELS, RFF

Peut-être sur le fret, et ensuite sur le positionnement d'un des scénarios qui ressort des deux axes... Quelles sont les ouvertures que cela peut apporter notamment avec l'intersection de la ligne Marseille/Aix ? Je voudrais vous présenter les quelques diapos sur le fret. Qu'est-ce l'on constate ? 184 millions de tonnes de marchandises ont traversé la région en 2001. Une grande partie de ces flux sont des flux internes de courte distance. La route est le mode dominant, notamment aux destinataires avec 98 % de part de marché. La faible part de marché du fer peut s'expliquer d'une part par la nature des produits reçus et émis notamment par les deux départements du Var et des Alpes Maritimes, qui sont essentiellement des produits de consommation. C'est un marché sur lequel la route est aujourd'hui plus performante que le fer peut-être par la souplesse et la fiabilité, pour les importants trafics entre l'Espagne et l'Italie ou bien par l'absence de comptabilité du système ferroviaire espagnol et les autres pays européens, et enfin par la concurrence du cabotage maritime le long de l'arc méditerranéen qui assure l'essentiel du transport de vrac marché privilégié pour le fret. En 2001, les échanges internationaux de l'arc méditerranéen ont représenté environ 32 millions de tonnes au droit de la frontière franco-italienne. Il faut noter que près de la moitié est transportée par voie rapide. L'autre moitié est assurée par les voies terrestres, la route pour 14 millions de tonnes dont 12,5 (*inaudible*), 2,5 millions de tonnes par le fer. Au total, la part de marché du fer est inférieure à 10 %, les flux ferroviaires passant majoritairement par Modane. Pourquoi ? Pour les principales destinations du nord de l'Italie, l'itinéraire par Modane est le plus court. Le passage par Modane correspond à une logique de massification des flux. Plusieurs sections de la ligne Vintimille/Gênes sont encore à voie unique, rappelons-le. Sur la partie italienne, entre Gênes/Vintimille, il existe encore des sections à voie unique. Et la mise à double voie sera totale effective à l'horizon (*inaudible*), et aussi la longueur des convois limitée entre Vintimille et Gênes. Bien sûr, on constate à Vintimille quotidiennement 3400 poids lourds.

Concernant le développement durable, je pense que le transport ferroviaire y participe. Il y participe dans la mesure où par rapport aux éléments que j'ai cités tout à l'heure sur les dessertes, sur la pollution, le ferroviaire est une réponse qui s'inscrit dans la démarche du développement durable.

Philippe BARTHE

Vous avez parlé tout à l'heure de Lyon/Turin. Je voulais savoir si les marchandises entre l'Espagne et l'Italie emprunteront l'axe ferroviaire Lyon/Turin. C'est ma première question. Ma deuxième question concerne le développement durable. Je comprends bien que le train est un des modes de

transport les moins polluants, et où, sauf station de plus, on a dit oui aux trains, on n'a pas dit non à la nouvelle infrastructure parce que l'on n'est pas non plus complètement absurde. On sait très bien qu'il faudra des infrastructures pour le développement de notre région et pour le développement de nos enfants. C'est une évidence. Ce que nous ne voulons pas, c'est se faire imposer une infrastructure qui est la plus confortable pour quelques-uns et la moins dangereuse pour l'équipement. J'ai la gare au bout des rails. Et je fais passer un itinéraire par Marseille alors que tout est saturé. C'est ça que nous ne voulons pas. Nous ne sommes pas des techniciens. Aujourd'hui, la directive de Monsieur Bianco qui était au demeurant la plus démocratique commence à être déviée parce que les gens commencent à raisonner en disant : « Cette directive existe. De quelle manière je peux la détourner ? » Et ça, on ne peut pas l'accepter. Ce n'est pas bien. Et moi, je voudrais savoir Monsieur Gyssels, quand on prendra des marchandises depuis l'Espagne et que l'on ira du côté d'Aligionbarde que l'on prendra le Lyon/Turin, est-ce que le développement durable qui nous semble être important dans le développement global de la région, le positionnement d'infrastructure fera le reste ? C'est votre position qui m'intéresse.

Michel CROC

Les itinéraires logiques pour aller d'Espagne en Italie, c'est de passer par la mer, pour ce qui va de la côte à la côte. Et pour ce qui va de l'Espagne à l'intérieur de l'Italie, c'est de passer par Lyon/Turin. Il y a encore des camions qui passent entre les deux. Pourquoi ? Les transporteurs de fret sont sensibles essentiellement au prix. Et aujourd'hui, traverser la frontière au Perthus où il n'y a pas de tunnel, et donc pas de péage, et traverser la frontière à Vintimille par l'autoroute, comme il n'y a pas de tunnel, il n'y a pas de péage. Alors que l'ancien camion franchit la frontière jusqu'au Mont-Blanc, il passe par l'autoroute. Il est certain qu'il faut développer d'une part le camionnage maritime, et ça c'est le schéma de l'autoroute de la mer qui commence à bien démarrer entre Toulon/Rome. Il faut le développer plus entre l'Espagne et l'Italie. D'autre part, sur Lyon-Turin, on aura effectivement un itinéraire mixte, d'Espagne en Italie. La première section qui est en cours de construction et qui va traverser la frontière espagnole de Barcelone à Perpignan, c'est Nice, avec des marchandises comme des voyageurs. Dans la vallée du Rhône, il y a une ligne qui va être consacrée totalement au fret. Et de Lyon jusqu'au tunnel de Lyon/Turin, ce sera aussi mixte : marchandises et voyageurs. Ce que l'on pense, c'est qu'il faut la faire la mixité à l'endroit où elle est utile, c'est-à-dire sur l'itinéraire le plus court entre l'Espagne et l'Italie. Ça, c'est pour attirer les marchandises sur le train. Après, il faut les repousser de la route. Alors si vous les repoussez de la route, il faut leur payer un peu plus cher pour traverser notre région. Il faut augmenter les péages dans la traversée de l'Italie. On traverse les Alpes et en plus on est près de la Méditerranée. Donc on a tout à fait le droit de les augmenter. Et en plus l'argent qui viendra de ces péages, on a tout à fait le droit de l'affecter dans les infrastructures ferroviaires. Mais en résumé, pour attirer les marchandises sur les trains, il faut aussi les repousser de la route. Les attirer ne suffit pas.

Philippe MARZOLF

Merci. Olivier Klein avait une question complémentaire.

Olivier KLEIN, CPDP

Bonjour. J'ai bien écouté l'intervention de Monsieur Bianco. Monsieur Bianco nous a expliqué que deux scénarios lui semblaient avoir un intérêt particulier au niveau des coûts, des performances et

en termes de temps de parcours. Or ces deux scénarios, Durance et nord Aix, n'ont pas été retenus par le comité technique comme scénario privilégié. Est-ce que vous pouvez expliquer pourquoi, quels sont les inconvénients de ces deux scénarios ?

Bernard GYSSELS

Effectivement par rapport à ce que j'ai présenté tout à l'heure sur les trois familles avec les scénarios à un axe, à deux axes ou à trois axes, quand on examine les différents scénarios à deux axes, vous avez effectivement deux scénarios. Vous les voyez sur cette carte. Vous avez Durance en haut sur la carte et tout de suite en dessous le nord d'Aix. Effectivement, ces deux scénarios sont dans la famille à deux axes. Et je disais tout à l'heure que c'était dans cette famille... Vous savez que tout cela c'est un compromis entre temps de parcours, voyageurs et les coûts. Et lorsque nous avons fait cette analyse, si l'on regarde les coûts, ces scénarios sont inférieurs en termes de gains. Et si l'on regarde les gains en voyageurs, ils sont aussi assez performants. Par contre, ils ont pour inconvénient de passer, au niveau de son maillon manquant dans le cadre de l'arc méditerranéen par exemple, assez loin de l'aire métropolitaine marseillaise. Cela veut dire qu'un TGV dans cette solution qui va venir de Bruxelles, il va descendre à Marseille Saint-Charles. Marseille fait partie systématiquement de la desserte, notamment pour les trois axes province. Et lorsque l'on veut aller sur Nice, on reprend la LGV Méditerranée et on vient se débrancher soit au nord d'Aix, soit en (*inaudible*). L'inconvénient de ce scénario, c'est d'allonger le temps de parcours dans les relations intercités entre Marseille, Aix et Nice. Dans ce scénario, on trouve entre 1 heure 15 à 1 heure 25 pour les scénarios Marseille/Aix. Et on peut de cette manière décortiquer l'ensemble des avantages et des inconvénients.

On retrouve dans les scénarios à trois axes deux scénarios qui partent de Durance ou qui partent d'Aix-en-Provence. La différence avec ces deux scénarios précédents, c'est qu'ils passent soit dans le Var pour aller à Est Var, soit ils redescendent pour loger le plus vite possible l'autoroute. Et là vous voyez ils ne descendent pas à nord Toulon et ils foncent directement le long de l'autoroute en direction de l'Est et remontent vers Est Var. Ce que vous évoquez, c'est une combinaison de ces quatre scénarios où il y a là aussi plusieurs possibilités. Et dans ces conditions, nous avons évoqué tout à l'heure l'intersection d'une ligne nouvelle et d'une ligne classique. Il était souhaitable de positionner une gare nouvelle. Dans ces scénarios que l'on appelle nord Aix ou Durance, on coupe la ligne Marseille/Aix/Meyrargues aux alentours de Meyrargues. Dans ces conditions, vous allez réfléchir à l'intersection entre ligne nouvelle et ligne des Alpes à réaliser une gare nouvelle.

Philippe MARZOLF

Il faudra rajouter les critères d'aménagement du territoire.

Bernard GYSSELS

Effectivement, je reviens sur ce scénario. L'un des inconvénients du scénario à trois axes, c'était la desserte de Toulon.

Philippe MARZOLF

Je vous propose maintenant de passer la parole à Monsieur Daniel Spagnou qui est le Président de l'Union Amicale des Maires des Alpes-de-Haute-Provence.

Daniel SPAGNOU**Union Amicale des Maires des Alpes-de-Haute-Provence**

Nous avons préparé la réunion ensemble, aussi bien la mairie de Sisteron qu'à Paris il y a quelques jours. C'est nous qui nous vous avons demandé, puisque vous ne vouliez pas le faire, d'organiser cette réunion ici. Je vous ai demandé de faire une réunion également avec le député-maire pour faire une réunion à Gap. Vous m'avez dit que finalement on allait faire cette réunion commune avec le débat public sur l'A51 qui a commencé il y a 48 heures, et que vous alliez venir parler à l'occasion d'une réunion à Gap. Les autres départements sont intervenus tout à l'heure. Le Val de Durance dans son entier est concerné par ce projet. Et je ne vois pas pourquoi Gap ne le serait pas. J'ai pris bonne note que nous allions nous retrouver bientôt à Gap. Ce qui avait été décidé, le Président du Conseil Général, le Président de la Chambre de Commerce et moi-même et qu'ensuite on donnerait la parole aux Alpains de Haute Provence qui sont là. C'est ceux-là qui sont intéressés aujourd'hui par ce projet. Ce n'est pas ceux qui viennent des autres départements, même si ils vont dans l'autre sens. C'est les Alpains de Haute Provence. Il y a une heure et demie que l'on est là. Je vais être obligé de partir à 8 heures. Donc je ne m'exprimerai pas. On verra ce que vous voulez faire. Vous avez bien compris que nous sommes unis sur ce projet entre autres, sur les grands projets d'aménagement du territoire qui sont en cours en ce moment. Nous ne sommes pas suicidaires. Nous savons qu'à un moment donné, (*suite inaudible*). On est là pour dire ce que nous voulons comme aménagement du territoire sur notre département. C'est ce que nous devons faire cet après-midi. C'est ce que vous aviez décidé. Donc je m'excuse Messieurs mais moi je m'en vais.

Philippe MARZOLF

Avant de critiquer une organisation, la première chose c'est d'écouter la réponse. Je vous ai dit textuellement hier que l'organisation (*suite inaudible*) et que chacun des interpellateurs (*inaudible*). Deuxième réponse ; Monsieur Déo qui était sur le programme était prévu en tribune. Il a préféré donner la parole à quelqu'un d'autre à sa place. Est-ce que nous organisateurs on va contre la volonté d'un des intervenants ? Toutes les réunions de proximité, on les a organisées de la même manière.

Daniel SPAGNOU

Ce n'est pas à 8 heures du soir, quand tout le monde va partir, qu'on donne la parole aux gens de mon département. Ils ont le droit de poser des questions et de s'exprimer. La réunion est pour eux aujourd'hui. Elle n'est pas pour les autres. Tous les gens qui sont là ne sont pas des gens du département. On sait s'exprimer Monsieur.

Philippe MARZOLF

Nous ne faisons venir personne. Ce sont les gens qui viennent d'eux-mêmes.

Daniel SPAGNOU

Tous les gens qui sont là ne sont pas des gens du département.

Philippe MARZOLF

Les gens du département ont le droit de poser des questions. Vous n'avez rien compris au débat public. C'est n'importe quoi.

Je regrette mais vous ne redites pas cela. Vous donnez un micro à Monsieur Spagnou et vous me redites ce que vous venez de dire. Ce sera dans le verbatim. Et vous aurez ma réponse. S'il vous plaît Monsieur Spagnou.

Daniel SPAGNOU

Je ne répète rien du tout.

Philippe MARZOLF

Donc je répète à sa place. Il a dit qu'il en a marre des gens de Paris qui viennent et d'autres départements qui viennent ici...

Daniel SPAGNOU

Vous ne nous donnez pas la parole.

Philippe MARZOLF

Excusez-moi. Je ne comprends pas. Nous, nous sommes une organisation. J'ai expliqué pourquoi les questions doivent être par écrit pour que dans le verbatim on retrouve les questions des gens, pour que RFF puisse répondre par écrit. On sait très bien que les réponses par oral, ça vole. Les réponses par écrit sont marquées et sont mémorisées. Si les gens de votre département ne posent pas de question...

Daniel SPAGNOU

Oh non !

Ils discutent entre eux.

Philippe MARZOLF

Est-ce que les gens du département peuvent poser leur question ? Ils ont des questions par écrit. Et on répondra par écrit.

Un intervenant

Ce n'est pas normal non plus. A ce moment-là, ils prennent une liste préétablie de questions.

Philippe MARZOLF

Elle n'est pas préétablie. On l'a toujours en fonction des papiers que vous nous passez.

Je propose de passer maintenant la parole à Eric Brucker de la Société Alpine de Protection de la Nature.

Eric BRUCKER

Société Alpine de Protection de la Nature

Je viens des Hautes-Alpes. Comme on l'a dit tout à l'heure les problèmes sont quand même assez connexes entre les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence. Effectivement, le débat sur la LGS (Liaison Grenoble Sisteron) vient de commencer avant-hier, comme vous l'avez dit. Et il y a une interaction... Il y a vraiment un lien entre les deux débats. Je vais lire un petit papier très rapide. Ensuite, je répondrai aux questions. Mais dans ce papier, il y a déjà un certain nombre de choses.

Je suis très heureux que ce débat est déjà bien avancé. Je m'aperçois par rapport à Gap les réflexions ont fort avancées sur le thème principal qui est celui de l'intermodalité. En tant que co-président de FARE Sud pour les Hautes-Alpes et membre de la SAPN (Société Alpine de Protection de la Nature), je suis très heureux d'être ici. Il était préférable que ces deux débats aient été successifs ou fondus en un seul mais pas dans ce chevauchement partiel qui a lieu actuellement qui empêche les citoyens de participer pleinement à ces deux débats.

Il s'avère en effet que les deux sujets sont intimement liés. Ils ne peuvent trouver une solution équilibrée et correspondant aux besoins prévisionnels qu'en dépit d'un seul concept, à savoir l'intermodalité. En effet, il est stérile et dangereux d'opposer la route et le rail. Chaque mode a son domaine de pertinence propre : la souplesse pour la route et la massification pour le rail. A l'évidence, le mode le plus structurellement rigide et aussi malheureusement le plus critiquable dans son mode de fonctionnement est le rail. Pour effectuer un audit sans concession et imaginer les solutions novatrices adaptées à l'avenir, il faut que les élus, les pouvoirs publics et les technocrates très compétents qui les conseillent arrêtent parfois de mouliner leur modèle théorique sur leur ordinateur et écoutent sérieusement les citoyens de base. C'est plus du débat public. Et je m'en réjouis.

Avant-hier à Gap, les élus présents sont restés pratiquement silencieux. Et s'ils ont vraiment écouté ce qui se disait dans la salle, ils méritent des félicitations. Il s'est dit des choses très intéressantes dans la salle. Les solutions alternatives sont vraiment des solutions d'avenir. Il faut réfléchir davantage sur l'intermodalité entre la route et le rail. Or, actuellement pour le client de base, prendre le train est une corvée du fait notamment pour les voyageurs d'une inquiétude constante sur le respect des horaires, et pour le fret de l'absence de fiabilité et de traçabilité qui est pour le fret beaucoup plus important que la vitesse du transport en elle-même.

Une mise à niveau de l'exploitation de la SNCF au niveau de ces voisins, notamment la Suisse, pour la réussite en matière de politique ferroviaire, une intermodalité est assez exemplaire devrait être une première priorité qui résoudrait déjà bien des problèmes. Il faut que la SNCF dise clairement qu'elle ne s'intéresse pas uniquement au TGV mais aux autres modes de transport. Ce qui n'est pas toujours évident. Mais ce soir, j'ai constaté un fort intérêt de la SNCF pour les TER. J'espère que cela ne sera pas uniquement des effets de parole. Mais il est certain qu'en ce qui concerne la ville des Alpes et notamment la percée ferroviaire qu'ils vont faire, la SNCF a brillé, et cela depuis des décennies, par son refus constant de jouer les locomotives. Et je rejoins Monsieur Julien qui disait tout à l'heure que l'on s'étonne que dans ce débat sur le TGV PACA la ligne des Alpes et en particulier la percée sous le Montgenèvre ait été complètement occultée malgré l'accord entre les présidents à Périgueux.

Voilà pour nous en tant qu'associatif et souvent au niveau du rail, c'est de dire tout haut ce que beaucoup pensent tout bas sur ce sujet qui pour beaucoup est un peu tabou. C'est pour cela que je me permets de faire cette critique de la SNCF. Et j'espère que nous aurons une intermodalité intéressante.

Je suis venu ici depuis Sisteron. J'ai vu toutes les voitures les unes derrière les autres qui vont du pendulaire, du domicile-travail. J'ai rêvé qu'il y aurait une ligne de tram-train qui desservirait d'une manière intéressante la région. J'espère que l'on va évoluer peu à peu vers cette intermodalité.

Pour les Hautes-Alpes, il faut en particulier clairement des TER performants vers Grenoble et vers Marseille. Il faut également une percée ferroviaire sous le Montgenèvre pour le fret Fos/Turin et Espagne/Italie, notamment par la ligne (*suite inaudible*). Il faut bien évidemment des gares adaptées aux besoins, ce qui est loin d'être toujours le cas. Les trafics ne sont pas toujours très adaptés pour (*suite inaudible*).

Je voudrais insister sur le fait qu'il y a un très grave problème à cet égard à résoudre, c'est celui de la Vallée de la Vence, entre Tallard et La Bâtie-Neuve, au sud de Gap. Faire passer les trains par cette vallée raccourcirait à peu près d'une demi-heure le trajet de Sisteron à Gap et le nord du département vers l'Italie. Elle éviterait un détour par Veynes dont les fortes pentes conviennent mal aux trains lourds de marchandises. Ainsi, comme l'a dit d'ailleurs très justement, Monsieur Pierre Bernard-Reymond, maire de Gap, il serait partisan de l'organisation de la ligne de voyageurs entre Marseille et Briançon en commençant par le tronçon Aix et Sisteron puis Gap. Et il rajoute : « Ceci suppose le reprofilage et l'électrification mais également la suppression du détournement par Veynes par la création d'une nouvelle voie ferrée entre Sisteron et La Bâtie-Neuve par la Vallée de la Vence, la nouvelle gare de Gap étant à (*inaudible*) à proximité de l'aérodrome. Je pense que c'est une très bonne idée qu'a émise Pierre Bernard-Reymond qui d'ailleurs est demeuré totalement silencieux pendant la première séance du débat public d'avant-hier à Gap. Il a écouté les citoyens. Et j'espère qu'il les a bien écoutés et que ça lui permettra d'évoluer un peu. On a quand même des

exemples récents où le fait que les élus moulinent certains dossiers fort intéressants, et parfois passent à côté d'éléments très intéressants. Et ils sont surpris après du mécontentement des citoyens.

Je lis : « ... que ces voies sont indispensables si l'on veut pouvoir non seulement faire du ferroutage vers l'Italie à partir de la fin de l'autoroute mais également faire du fret non accompagné à partir de Fos ou d'Espagne. Il y a un projet qui est très dangereux et qui est défendu par certains qui consiste à dire : on fait l'autoroute, par exemple jusqu'à La Bâtie-neuve, et à partir de là, on fera du train parce que faire du train, c'est rigolo. A mon avis, si on fait une voie ferrée uniquement pour faire du ferroutage en direct de La Bâtie-neuve sur l'Italie, cette ligne ne se fera jamais. Si par contre, cette ligne peut également servir à désengorger Fos et peut aller sur l'Italie par le Montgenèvre, ce serait fort intéressant. Montgenèvre, ce n'est pas uniquement que 25 kilomètres de tunnel. La partie française du tunnel ne coûte que 500 millions d'euros. Et l'électrification par la suite, pour terminer la ligne, il y en a à peu près pour un milliard d'euros.

Ils ont comparé cela par rapport au Lyon/Turin qui fait plus de 8 milliards d'euros et qui pose actuellement de très gros problèmes, et dont la réalisation en tout état de cause mettra beaucoup de temps. On peut se demander s'il n'est pas préférable de faire le Montgenèvre comme projet pilote, avant le Lyon/Turin dont il sera fait un complément fort utile quand le Lyon/Turin sera réalisé. Mais comme il est réalisable beaucoup plus vite, cela permettrait déjà d'avoir une bonne ligne ferroviaire entre l'Espagne et l'Italie. On peut penser qu'il serait préférable de faire la ligne de Montgenèvre avant le Lyon/Turin, et non pas après.

Dans cette vallée de la Vence, il n'y a pas la place pour une autoroute, pour une voie ferrée et pour la route actuelle. Il faut faire le choix soit entre l'autoroute, soit entre la voie ferrée. Et c'est pour cela qu'il est absolument indispensable qu'il y ait un plan régional multimodal pour les trente prochaines années qui soit débattu et arrêté avant toute décision.

Je terminerai pour vous dire que bien évidemment dans les priorités d'un plan de communication multimodal il faut inclure un accès à très haut débit pour tous.

Philippe MARZOLF

Est-ce que RFF veut réagir par rapport aux différentes propositions ?

Michel CROC

J'avoue que nous n'avons jamais encore étudié ce que serait l'impact du transit de marchandises par la voie ferrée de Durance. Si c'est du transit, c'est des trains de 750 mètres de long avec des containers. Et on n'a pas étudié l'impact sur l'environnement et sur les populations pour faire passer des trains de containers de 750 mètres de long à Sisteron. On ne l'a pas étudié. Pour notre région, je pense qu'il vaut mieux que le transit lourd entre l'Espagne et l'Italie passe au nord et pas qu'on l'attire trop dans la vallée de la Durance.

Un intervenant

Ça gêne moins à Vintimille qu'à Sisteron ?

Michel CROC

A Vintimille, ce n'est pas ce que l'on propose. Nous ce que l'on propose dans notre projet, c'est sur la voie littorale de faire passer des trains qui assureront la logistique urbaine, c'est-à-dire le Var et les Alpes-Maritimes ont besoin qu'il y ait des marchandises qui arrivent par le train. Et on vous a dit que la production du vin dans les Alpes-Maritimes, une production lourde, n'a pas besoin de trains lourds. Les grosses masses, il faut les faire passer par la Vallée du Rhône et encore mieux par la mer.

Philippe MARZOLF

La SNCF souhaitait réagir.

Alain SEGUIN, SNCF

Si vous permettez, vous avez beaucoup parlé de la SNCF dans vos propos. Je vais essayer d'apporter un ou deux éléments. Vous dites que la SNCF doit copier la Suisse. Tant mieux. Si la Suisse fonctionne bien. Pourquoi pas ? Mais je ne crois pas que l'on puisse complètement calqué le problème. Ils n'ont pas les mêmes installations. Ils n'ont pas les mêmes infrastructures. Ils n'ont pas la même mentalité. On ne peut pas tout copier. Une particularité du réseau ferré français est d'être extrêmement maillée, peut-être plus que celui de la Suisse, même s'ils sont plus riches.

Sur l'intermodalité, je partage complètement votre point de vue, même si on ne parle pas forcément de la même intermodalité. Il y en a plusieurs. Il y a l'intermodalité en voyageurs, c'est-à-dire dans les pôles d'échanges, où on met à la fois des cars, des voitures tout ce que l'on peut. Sachez que la SNCF est très consciente du besoin d'intermodalité et travaille au quotidien - c'est même une partie importante dans mon travail, mais pas seulement du mien - de chercher à développer au maximum l'intermodalité et de créer des pôles intermodaux avec (*inaudible*). C'est le cas des collectivités et des communes. Par exemple, au Contrat de Plan actuel, il y a une grosse quantité de pôles intermodaux à construire ou à étudier pour les construire ensuite.

Sur la relance du TER, vous en avez parlé. Il faut les relancer. Il y a deux façons de relancer le TER. La première, c'est que nous avons engagé à court terme la SNCF sur la région Marseille pour récupérer une qualité de service qu'on est en train de perdre du fait de la saturation du réseau du TER. On a un plan à court terme qui doit nous permettre d'améliorer la qualité du service dans l'année qui vient.

Pour ce qui est de l'augmentation du nombre de TER, dont on a parlé tout à l'heure, actuellement je crois que l'on ne pourrait pas rajouter une aiguille, du moins un véhicule de deux mètres de longueur sur le réseau tellement il est saturé. On est plutôt à retirer des TER quitte à les redéployer ensuite en réfléchissant à des opérations de type contrat de plan ou d'accompagnement du TGV. Ça aussi c'est quelque chose que l'on souhaite à tout point de vue, à la fois pour accompagner l'aménagement du territoire, les besoins de transport du public mais aussi parce que l'on a tout de suite des commerciaux, et plus on a de trains et plus ils sont remplis et mieux on se porte.

Pour le Montgenèvre, vous avez trouvé nécessaire de refuser de jouer la locomotive. Je ne peux pas remonter à l'époque de la construction de la ligne qui a été abandonnée. Mais je peux vous dire que depuis que la décision de Périgueux a été prise par les deux gouvernements qui a été évoquée tout à

l'heure, l'Etat français a lancé des études conjointement avec les collègues italiens. J'en suis certain parce que j'ai assisté aux réunions. Il y a bien une étude qui a été lancée. Simplement ce que l'on peut regretter si on veut défendre absolument ce projet, c'est qu'il n'ait pas été inscrit au schéma régional d'aménagement du territoire par le même Etat.

Je crois que j'ai fait le tour, s'il y a des sujets que j'ai oubliés...

Eric BRUCKER

Je suis d'accord de copier les Suisses mais simplement de s'en inspirer. Dans beaucoup de domaines, ils sont quand même extrêmement intéressants. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, ils ont un état d'esprit qui les aide beaucoup. Nous sommes quand même capables d'évoluer dans nos mentalités. Je suis heureux de voir l'intérêt de la SNCF pour les TER. Je crois que le TGV de LGV PACA relance cet intérêt manifestement. Et ça effectivement c'est une bonne chose.

Philippe MARZOLF

Monsieur Déo, une réaction ?

Jean-Paul DEO, Président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence

Jean-Paul Déo, Président de la Chambre de Commerce des Alpes-de-Haute-Provence. Vous ne m'avez peut-être pas bien compris : il y a dans la salle des Alpains. Ces Alpains doivent s'exprimer. Je voudrais bien les voir s'exprimer. Mais vous avez un petit papier pour que l'on puisse vous répondre par écrit, qu'il fallait remplir. Il fallait donc poser les questions. Et les gens qui ont posé la question qui sont inscrits, je vous invite à remplir ce petit papier. Surtout que le Président vous autorisera à lever le doigt et à poser des questions. Alors posez des questions ! Aujourd'hui, nous avons une opportunité... Le Président a bien voulu venir exprimer la problématique avec le pétitionnaire parce que Réseau Ferré de France sur la ligne LGV PACA, je m'étais élevé d'abord parce que je ne comprenais pas, c'était la ligne Provence/Côte d'azur mais pas la ligne des Alpes Provence/Côte d'azur. Aujourd'hui, ils sont là. Posez des questions qui concernent nos départements et aussi le Val de Durance, l'arrière pays Aixois. Je ne vais pas prendre la place de Monsieur Destrost et je lui passe le micro.

Philippe MARZOLF

Nous allons prendre de nouveau trois autres questions. Monsieur Destrost.

Bernard DESTROST (ASE Cuges-les-Pins)

Merci Monsieur le Président. Je vais être très court. Nous avons fait 200 kilomètres, Monsieur Spagnou, je vous rassure, on n'est pas venu ici pour prendre la parole mais on est surtout venu parce qu'on avait un intérêt commun, celui d'essayer d'apporter notre soutien à votre démarche. Sachez que si nous étions venus pour présenter un itinéraire qui était une variante entre les deux axes et les trois axes et qui a été plus ou moins ébauchée par nos différents intervenants... J'ai demandé à Monsieur le Président : on a le regret aujourd'hui de ne pas avoir notre cahier

d'acteurs. On est un petit fautif parce que l'on a tardé à le faire qui représente toute notre activité. Je vous demande Monsieur Marzolf de transmettre votre cahier d'acteurs à chaque intervenant et chaque élu de la région pour leur faire part de notre projet et de notre travail.

J'avais des questions à poser à Monsieur Gyssels. Je laisse la parole aux autres interlocuteurs et si éventuellement il y a de la place, on reviendra après. Merci.

Philippe MARZOLF

C'est vrai que nous avons eu beaucoup de cahiers d'acteurs : 54 projets. Ça prend du temps pour les imprimer. Mais tous les cahiers d'acteurs sont renvoyés à tous les gens qui l'ont demandé. Mais vous avez raison, on va peut-être l'envoyer spécialement aux départements du 04 et du 05.

Jean-Paul DEO

J'étais à ma réunion de proximité d'Aix en Provence, et j'ai commencé ma plaidoirie en disant « Je suis le petit poucet de la ligne LGV... » Tout le monde ici doit savoir que le député-maire d'Aix qui a déjà sa gare TGV qui voit déjà passer les trains qui en a souffert parce qu'il faut faire quelques expropriations exclut totalement avec force et vigueur l'idée qu'une nouvelle ligne puisse traverser son territoire, que ce soit les territoires nouveaux pour le pays d'Aix, c'est-à-dire la bordure de Durance ou de nord d'Aix. Il me semble qu'elle commet déjà une erreur d'appréciation. La densité de population est considérable sur la côte. J'ai cru comprendre que Réseau Ferré de France et la SNCF s'intéressent davantage au nombre de voyageurs existants qu'à cette problématique... mais c'est dans vingt ans qu'ils peupleront notre bassin aixois. La côte est assurée. Il y a exactement 370 habitants au kilomètre carré dans les Bouches-du-Rhône. Il y en a 20 dans nos territoires. L'avenir est dans nos territoires. Il n'est pas sur les surfaces (*inaudible*) de la côte. C'est ce que je voulais dire. Il nous faut pour les Alpes pour les départements et pour le Val de Durance une desserte rapide. Nous sommes conscients, et je le répète en permanence, que l'indice de performance d'une société est directement lié à la vitesse de ses communications. Et lorsque nous allons prendre le TGV ou l'avion, ce qui nous arrive c'est qu'il nous faut deux heures en voiture avant d'y arriver. Les gens de Marseille font ce qu'ils veulent - je n'ai pas à donner mon opinion dessus. Mais je m'adresse aux pétitionnaires Réseau Ferré de France - ils sont alimentés par le TGV. Et entre la gare de l'Arbois, qui est une gare couloir - je parlerai ensuite des interconnexions - et la gare Saint-Charles, il y a environ sept minutes de TGV. Et lorsque je prends le TGV à la gare d'Arbois...

Philippe MARZOLF

12 minutes.

Jean-Paul DEO

Ce n'est pas très grave. Et lorsque je prends le TGV à la gare d'Arbois, je vois écrit dessus qu'il vient de Toulon. Le TGV dessert également l'agglomération toulonnaise à des vitesses différentes.

Ensuite, avoir l'idée de relever directement les trois métropoles pour faire l'arc méditerranéen, il me semble que c'est surtout pour faire un TER ultra rapide entre Toulon et Marseille. Là, les poids lourds de la Côte savent mettre le poids qu'il faut en financement pour d'abord s'approprier cette ligne. Ça, il faut aussi le dire. Ce n'est pas la peine de s'en cacher. Mais quand on regarde les coûts entre 8,5 milliards sur cette gare à l'intérieur en plein Marseille, et la possibilité que l'on a de la construire dans le nord à 4 milliards, on y rajoutera une gare parce que tout ce que l'on dit c'est si nous avons une garantie. Sinon ce débat ne nous intéresse plus du tout. Ce que je vous demande en question, pour nous, ce qui serait intéressant, c'est d'avoir un jour une machine TGV sur nos lignes alpines. Et pour cela, il faudrait *a minima* une interconnexion, au mieux une gare ITER. On dit Peyrolles. Je ne dis pas que c'est bien mais quand on voit les grands lacs qui sont construits au bord... Nous, nous le voulons le TGV. Ceux qui n'en veulent pas, on peut faire l'échange. En tout cas, la question que je voulais poser, c'est celle-ci : étudier le ou les trajets nord, non seulement pour vous faire plaisir mais pour rendre compte ce que sera la région dans vingt ans.

Bernard GYSSELS

Je reviendrai dans le scénario à deux axes. C'est ce que j'ai expliqué tout à l'heure. Vous voyez la différence entre les deux, c'est que dans les 2 axes, on va chercher à Toulon, et dans le trois axes, on reste dans le couloir de l'A8 pour aller le plus rapidement possible en direction de l'Est Var et de Nice. Je précisais tout à l'heure que dans ces deux scénarios, si on considère que c'est un principe de desserte... Le fait de réaliser les gares nouvelles à l'intersection de la ligne LGV et des lignes existantes, effectivement, dans ce cas, il faudrait regarder quelle serait la possibilité de réaliser une gare. Le couloir est assez large aujourd'hui. Et si vous connaissez bien aussi le secteur, il faut être assez au nord d'Aix en Provence pour pouvoir passer la barre de Sainte-Victoire. Cela paraît incontournable. Dans ces conditions, c'est un de ces deux scénarios, et étudier une gare d'intersection. Comme on souhaite que cette gare soit interconnectée, automatiquement on fait une intersection avec la ligne existante qui va au-delà de... Ce serait donner des restrictions sur un positionnement de gare à cet emplacement. A ce moment-là, quelle est l'aire de chalandise qui pourrait être concernée par cette gare ? Ça aussi, il faudrait le faire pour voir si ça correspondrait bien à toutes ces données.

Jean-Paul DEO

Si vous permettez, vous n'êtes peut-être jamais allé à Las Vegas, moi non plus. Mais vous savez que ça s'est construit au bout d'une route, et ça s'est construit par le désert. Vous voyez qu'il y a aussi des examens de ce genre à faire. Quand on parle d'interconnexion, de TER, d'électrification, etc., je pense que l'on remue un peu la poussière. On fait un peu de fumée. Le débat est sur la LGV. Parlons d'abord de la LGV avant de dire : « Plus tard, on verra. », parce que ça c'est tout à fait hypothétique. La LGV, c'est actuellement le rôle du débat public d'en parler. Restons sur la LGV PACA. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur Déo. Une réaction ?

Alain SEGUIN, SNCF

Une réaction si vous le permettez sur ce que vous avez dit en général et sur l'intervention précédente. On sent bien dans tout ce débat qu'il y a un gros sujet aménagement du territoire et développement. Ce n'est pas aux constructeurs d'infrastructures, qu'ils soient autoroutiers ou ferroviaires ou seigneurs du fer, comme vous le dites, de définir l'aménagement du territoire. Il l'accompagne. Quand on étudie une desserte par train, on cherche quand même à ce qu'elle profite à une plus grande part de population. C'est ce que j'ai dit dans mon exposé tout à l'heure au début dans les principes. J'ai entendu, si je ne me suis pas trompé, qu'on souhaitait voir arriver les TGV pratiquement dans le réacteur d'ITER. Je constate qu'il ne faut pas (*inaudible*) tout de suite, à moins que l'on arrive à développer 300 000 habitants autour d'ITER. Une gare implantée dans le TGV, la SNCF n'a pas fait d'étude compte tenu du temps qu'elle n'a pas eu pour étudier cela, mais on peut rechercher quelle serait la population dans la zone de chalandise de Meyrargues : 50 000 personnes autour d'une gare TGV c'est un peu juste pour construire et investir lourdement pour une gare TGV. Il faudra peut-être qu'il y ait une volonté politique d'ici là pour développer cette zone. Mais tout est possible.

Jean-Paul DEO

Justement, Monsieur le Président, nous avons fait une petite brochure à distribuer dans la salle. Et j'ai été surpris qu'elle ne soit pas distribuée. Et vous aviez quelque chose à nous dire à ce sujet. Je crois que cela instruirait nos amis parce que le cahier d'acteur que nous avons envoyé n'est pas encore réalisé. Et si vous le permettez, on pourrait les distribuer au président du Conseil Général, par le député-maire de Sisteron, Président de l'Association des maires du département et par Monsieur le Président (*inaudible*)...

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Simplement, comme c'est un débat qui est organisé par la CNDP, ce sont des documents publiés par la CNDP qui sont diffusés en début de soirée. A la fin de soirée, on donne la possibilité à d'autres de distribuer d'autres documents qui émanent de chez eux. Votre cahier d'acteur est actuellement dans les tuyaux de la mise en page de l'impression. Il sortira dans quelques jours. A la fin de la réunion, quand les gens sortent, leur faire distribuer leur document. Par contre, Monsieur Déo, c'est vous qui avait demandé à ne pas être à la tribune ?

Jean-Paul DEO

Oui affirmatif. Je dois dire que j'ai laissé ma place à Monsieur Pernoud mais il n'est pas là ce soir. C'est un de ses collègues qui va s'exprimer en dernier ressort pour expliquer le tracé, en tout cas le scénario qui nous intéresse. Il va expliquer les raisons pour lesquelles...

Philippe MARZOLF

Merci. Je propose que l'on prenne les prochaines questions.

François PLESNAR, Associations unies du Nord Aix

Bonsoir. François Plesnar, Associations Unies du Nord Aix. J'ai quelques interventions avant les questions. D'abord à mes amis de Cuges-les-Pins, je voulais dire que quand les Associations Unies du Nord Aix défendent l'environnement, c'est aussi bien la Sainte-Baume que la Sainte-Victoire. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, je voulais demander à Monsieur Gyssels si les études dans le débat public concernant le scénario approfondi nord Aix seront réalisées pendant la durée débat public. Est-ce que pendant la durée du débat public, vous allez réaliser les études approfondies de la ligne nord Aix ?

Bernard GYSSELS

Ce que je peux vous répondre aujourd'hui, vous savez que les études que nous avons présentées ce soir sont réalisées par RFF, maître d'ouvrage, dans le cadre d'un comité d'orientation avec lequel nous avons établi le cahier des charges des différents scénarios. Pendant le débat public, RFF de son initiative, ne peut pas enclencher d'autres études comme celles que vous évoquez. Nous avons bien précisé que sur les trois scénarios approfondis, on a regardé avec les partenaires un certain nombre de points précis. Par contre, je voudrais rappeler qu'au niveau environnemental, l'ensemble des enjeux a été étudié pour les 20 scénarios. Et là, ils ont été regardés au même niveau de précision. Et vous trouvez bien sûr tous ces éléments dans nos études. Quel que soit le scénario, nous avons identifié tous les enjeux environnementaux qui s'y rapportaient.

François PLESNAR

Je voudrais apporter une petite précision. A mon avis, je ne vois pas en quoi le 04 sera plus désenclavé en déplaçant une gare TGV du sud Aix au nord Aix de 25 ou 30 kilomètres.

Ensuite, je voudrais faire une petite présentation de la situation de Peyrolles et de la vallée de la Durance. A Peyrolles, nous avons l'A51 sans accès, un gazoduc, une ligne à haute tension, un canal, une nationale sans déviation avec 13 000 véhicules/jour. Faire passer une ligne de TGV en plus dans l'environnement de Peyrolles serait condamner le village et ses déplacements. Je ne vois pas où on peut la faire. C'était l'objet de mon intervention. Merci.

Bernard GYSSELS

Je vous avais également précisé qu'à ce stade des études, nous en sommes au débat public. Il n'y a pas de tracé. Ce que nous avons présenté ce sont des couloirs d'études. Il est évident que si un de ces couloirs était retenu, il y aurait des études de plus en plus précises par rapport notamment à l'insertion environnementale.

Philippe MARZOLF

Monsieur Brucker, vous souhaitez réagir ?

Eric BRUCKER

Juste une question. Est-ce que vous avez un nouveau schéma autoroutier, en disant « On est à 45 minutes d'un échangeur autoroutier. » ? En matière de ferroviaire, est-ce que vous êtes restés tout l'aménagement du territoire pour définir les besoins ou pour voir par rapport aux populations qui sont un petit peu plus clairsemées dans le 04 ou le 05 ? Combien de temps leur faut-il pour accéder à une gare ? A partir de cette gare, combien de temps en TER leur faut-il pour accéder au TGV ? Et également quels sont les scénarios sur les fréquences de train pour faire tout ça, afin de déduire des besoins d'aménagement du territoire des infrastructures avant de déterminer la zone du périmètre ?

Philippe MARZOLF

C'est aux politiques, aux villes, aux départements, aux régions de réfléchir sur cette question de l'aménagement du territoire.

Alain SEGUIN

C'est un peu la poule et l'œuf ce que vous dites. Est-ce qu'il faut faire de l'infrastructure pour aménager ou l'inverse ? Ce n'est pas ça que je voulais vous dire. Je voulais répondre à votre question plus précise qui concerne plus la SNCF sur la zone de Chalandise et le positionnement des gares par rapport au temps qu'il faut... Quand nous étudions l'intérêt d'un projet du transporteur, nous cherchons évidemment à regarder quel est le marché qui peut être capté. Et on considère qu'une gare perd son intérêt qui ne sera pas recherchée par une population qui se situe comme vous l'avez dit à peu près autour de trois quarts d'heure. On étudie la zone qui est accessible par des personnes jusqu'à 50 minutes. C'est vraiment l'extrême limite sachant que le cœur le plus intéressant c'est à 20 minutes. A partir de là, le trajet routier commence à être un petit peu plus long. On a des gens couramment qui viennent prendre le train dans nos gares, surtout les gares TGV, de beaucoup plus loin jusqu'à 40 à 45 minutes.

Philippe MARZOLF

On va prendre la dernière question. Vous voulez réagir ?

François PLESNAR

Ce que vous venez de dire ne va pas dans le sens de la diminution du nombre de voitures, d'une part. Et d'autre part, je voulais dire que les associations du nord Aix ont mis dans leur cahier d'acteur le développement du TER y compris le TER jusqu'à Gap. C'est une solution pour rapprocher l'Arbois du 04 en mettant des liaisons en TER performantes.

Alain SEGUIN

Je n'ai pas dit que c'était du parcours voitures. Cela peut être du transport en commun, d'une part. D'autre part, on ne diminue peut-être pas le nombre de voitures autant que vous le souhaiteriez. Mais on diminue au moins la longueur du parcours.

Bernard GYSSELS

Ce que je pourrais rajouter, c'est que quel soit le couloir retenu, je vais vous présenter les solutions qui peuvent être réalisées à partir de sud Arbois Centre Var, un des scénarios approfondis. Dans ce cas de figure, je précisais tout à l'heure que la gare d'Aix TGV est en ligne. Ce qui veut dire que les trains qui descendent ou qui viennent de Bruxelles vont passer systématiquement à Aix TGV, et pouvant aller soit sur Marseille, soit un décrochement après avoir passé à Aix TGV. Dans ce type de scénario, que peut-on apporter justement pour faire en sorte que les gens du Val de Durance puissent venir plus rapidement dans cette hypothèse. Il faudrait améliorer la ligne existante. Ça c'est le premier point. Et le trait continu montre... Vous savez qu'il y a toute une réflexion qui se situe dans l'aire aixoise sur le maillage ferroviaire. Et ce trait peut représenter une liaison qui part de la gare d'Aix TGV qui remonte et qui va rejoindre un moment donné la ligne Aix Rognac pour aller Aix Centre. Donc en créant et en réaménageant Aix Rognac, on pourrait effectivement dans les grandes orientations prévoir ce genre de liaisons. Et ensuite, à partir d'Aix en Provence, continuer à améliorer la ligne pour faire en sorte que l'on puisse irriguer tout le Val de Durance. C'est un exemple. Et ceci, on peut également le reprendre pour les autres scénarios.

Bruno COUTURIER

Je m'exprime au titre d'habitant du 04. Quand on voit les coûts de telles liaisons en milliard d'euros, un TER peut coûter moins cher. Et pourquoi commence-t-on par fabriquer des grandes lignes à grande vitesse en laissant tomber finalement les petites lignes, et non pas commencer plutôt à faire refaire fonctionner les petites lignes. Cela permettrait d'irriguer mieux la région. Dans ce sens, il me semble en tant que citoyen que l'on ne fait pas beaucoup d'effort sur les petites lignes et que l'on met tout l'argent sur les grandes lignes.

Philippe MARZOLF

Il faut rappeler au passage que RFF a 26 milliards d'euros de dettes.

Michel CROC

Je voudrais quand même dire que sur les lignes, actuellement on fait quand même des choses. On vient de réouvrir la ligne Cannes/Grasse. Et on est en train de commencer l'amélioration de Marseille/Aix, l'amélioration de Marseille/Aubagne et l'amélioration d'Antibes/Nice. Aujourd'hui, on dépense de l'argent sur le TER. On fait des travaux qui auront de l'effet dans deux ans. Marseille/Nice aura des effets avant 2010. On investit dans le TER. On réfléchit sur la grande vitesse. On investit aujourd'hui dans le TER.

Bernard GYSSELS

Sur cette carte figure le réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il y a à la fois un chapitre études et travaux - ce que précisait Michel Croc - réouverture de Cannes/Grasse qui vient d'être effective en mars dernier, des études pour lesquelles nous avons eues la DUP en 2003 sur Marseille/Aubagne avec la création d'une troisième voie. Je rappellerai également que sur Marseille/Aix, il y a un doublement partiel pour arriver à l'issue du contrat de ce TER à trois trains

par heure, alors qu'aujourd'hui vous savez que sur cette ligne qui est très ancienne, on a du mal à avoir de la régularité et de la fiabilité. Ce programme qui est en bas de votre ligne... Mais si ça ne passe pas là, ça ne passera pas plus au nord. Il y a tout un programme études et travaux. Et figure également un certain nombre d'études au contrat plan qui ont toutes plus ou moins un stade d'avancement, certaines étant plus avancées que d'autres. Voilà ce que nous avons représenté sur cette carte. Je signalerai aussi qu'il y a un intervenant qui va parler de Carnoules/Gardanne. C'est par exemple une étude que RFF a réalisée en 2001/2002 qui est à dispositif et pour laquelle nous avons fait plusieurs hypothèses de TER. Et en fonction de ce programme, il y a des réponses infrastructures. Et nous avons chiffré les différentes phases.

Monsieur COUTURIER

Pour un kilomètre de TGV, donc neuf, combien au total de kilomètres de TER, et donc de rénovation de TER... ?

Bernard GYSSELS

J'ai envie de faire le calcul un peu à l'envers si je reprends l'exemple du TGV méditerranée où c'était 25 milliards de francs pour 250 kilomètres, c'est-à-dire que l'on était à 100 millions de francs au kilomètre. On va simplifier. Cela doit faire 15 millions d'euros. Si on prend l'exemple de Cannes/Grasse, on est à une cinquantaine de millions pour 17 kilomètres. On serait donc à 3 millions d'euros du kilomètre pour réouvrir une ligne. Si l'on prend l'exemple de Marseille/Gardanne Est, on doit être à 150 millions d'euros et on a un double temps partiel sur moins de 15 kilomètres. Vous voyez que là on est à 10 millions d'euros. Ce n'est pas si bon marché que cela.

Un intervenant

Il faudrait peut-être ajouter le coût moyen prévisionnel de la LGV PACA au kilomètre.

Bernard GYSSELS

Pour la LGV PACA, je l'ai dit tout à l'heure. Dans une fourchette on est en haut, et en fonction des scénarios on se situe ici. Et si on prend les scénarios entre 5 et 6 milliards pour 200 kilomètres, on est dans une fourchette entre 25 et 30 millions d'euros du kilomètre. J'ai pris l'exemple d'une ligne que l'on réouvre. Il n'y avait pas d'acquisition et il y avait peu de gros travaux. Si je prends l'exemple de Carnoules/Gardanne, on est à 150 millions d'euros pour une ligne qui fait 76 kilomètres, mais que l'on ne va pas doubler en totalité, que l'on va doubler partiellement. Vous voyez que c'est quand même le délai, c'est quand même des coûts relativement élevés. Pourquoi aussi ? Parce qu'on travaille sur ou à côté de lignes exploitées. Et automatiquement, il y a des phasages, et vous savez que tout phasage par rapport à une ligne exploitée coûte très cher.

Monsieur GARCIA

Je suis usager. Il faudrait recadrer le débat au départ. Ici vous êtes des citoyens et des usagers, et vous avez un discours de commercial. En plus, j'étais un grand usager de la SNCF. J'ai voyagé

pendant 4 ans tous les week-ends. Je faisais Calais ou Lille, Marseille, Saint-Auban. Et en Picardie, il y a une gare TGV qui s'appelle la gare des betteraves, parce qu'il y a un TGV par jour qui s'arrête. Elle a coûté une fortune. Je pense que là, la gare TGV était une gare politique. Aujourd'hui c'est une gare qui a 30 ans. Au départ, c'est du service public, ce n'est pas rentable. Mais à moyen terme, c'est rentable.

On doit nous parler de la ligne LGV PACA, et j'entends parler de Provence, Côte d'Azur, Marseille, Aix, Toulon, Nice. Jamais on ne nous parle des Alpes, côtes du Sud, 04, 05. Vous ne parlez jamais de solutions pour nous. On vous demande des solutions pour nous et vous n'en apportez pas. Vous ne nous parlez que des autres solutions et de chiffres, et de millions d'euros.

Michel CROC

Il ne faut pas opposer commercial et service public. Rien n'est gratuit et une infrastructure de transport et les réaménagements c'est payé par les usagers et par les contribuables. Aujourd'hui, il y a des autoroutes qui sont payées entièrement par les usagers.

De la salle

Et par les collectivités locales.

Michel CROC

Les autoroutes ?

De la salle

75 % de fonds publics.

Michel CROC

Je vais donc modérer mon propos. Il y a certains projets autoroutiers qui sont totalement payés par l'utilisateur. Et il y a certaines dessertes TER qui sont payées pratiquement totalement par les contribuables. Et entre les deux on a toute la gamme.

Philippe MARZOLF

Très bien. Je vous propose que nous passions la parole à Monsieur Gaston Garenne, de l'association Le train avenir du centre Var, qui va nous présenter une solution par Carnoules/Gardanne.

Gaston GARENNE
Secrétaire du Train avenir du centre Var

J'ai la charge de remplacer Monsieur Jean-Claude Pernoud qui brille par son absence en ce moment pour des causes de santé. Mais je tiens à rassurer tous ses amis et ceux qui le connaissent, il est en bonne voie de guérison. Nous nous en réjouissons.

Nous avons plusieurs réflexions. En mai dernier, nous avons été convoqués à la région par le Président Vauzelle à un colloque ayant pour thème « La mobilité dans la PACA », sujet au combien brûlant. Mais la mobilité organisée n'existe que sur la frange littorale, là où sont les trains. Ailleurs anarchique, la circulation automobile s'asphyxie dans les bouchons qu'elle provoque. Et ce n'est pas la coûteuse LGV proposée qui changera la situation. Comme quelqu'un l'a dit tout à l'heure, on met tout sur le littoral et à l'intérieur on n'a le droit à rien.

Lors des débats publics sur la LGV, on nous parle de l'irrigation du Var. Mais le Var évoqué n'est en fait que la frange littorale. Le centre Var et le haut Var sont totalement abandonnés à eux-mêmes. Notre région, plus que toute autre, a 40 ans de retard dans les transports en commun, ce qu'il nous faut combler au mieux.

La dette publique en France est énorme. Suite à l'incapacité de tous les gouvernements de ces dernières décades, l'argent manque et on nous propose la dépense pharaonique de la LGV, qui ferait de chaque foyer de la PACA un foyer surendetté pour deux générations, tout en conservant la pagaille sur les routes dans notre région, y compris dans le 04.

Messieurs les politiques, ne vivons plus au-dessus de nos moyens. Nous devons donc dans un premier temps utiliser les lignes anciennes ou ce qu'il en reste, pour sortir de l'ornière où vous nous avez plongé. Cela passe donc par la remise en état et la réouverture de quantités de lignes anciennes. On nous cite Cannes/Grasse. Il y a 30 ans que l'idée avait germé. Elle a été ouverte seulement en mars dernier. Nous ne sommes pas au bout de nos peines !

La ligne Carnoules/Gardanne existe. Sa réouverture, son doublement et son électrification apporterait aux habitants privés de transports en commun, donc livrés à eux-mêmes, les TER tant attendus. Dans un premier temps, cette ligne pourrait même accepter les quatre convois/jour des directs Paris/Nice, soulageant ainsi les lignes littorales. Ce n'est pas énorme, mais quand même. Un arrêt impératif à Brignoles serait salutaire.

Autre incongruité de notre région : notre réseau ferré est le seul de France, à ma connaissance, à ne pas posséder de voie de secours pour pérenniser le trafic. Exemple : en 2004, des trains étaient bloqués à Cuers suite à un accident sur la voie. Avec la réouverture de Carnoules/Gardanne, c'est un défaut qui s'arrêterait. La ligne est en place, il n'y a donc pas d'atteinte à l'environnement.

Deuxièmement, pour des raisons toutes autres qu'au siècle dernier, envisageons sérieusement la reconstruction du Central Var, le Nice/Meyrargues, quittant la vallée du Rhône au niveau d'Avignon. C'est le tracé le plus court pour rejoindre Nice. Etant en place, mais décalé géographiquement en dehors des agglomérations et en zone forestière, il aurait le grand mérite de respecter cet environnement dont tout le monde parle mais que les projets en cours sont prêts à massacrer demain. Or, dernièrement, un représentant de RFF a tenté de ridiculiser cette proposition en disant que l'on ne pouvait pas revenir au XIX^e siècle. Il est facile, certes, de railler, surtout en public où l'effet est certain, mais aussi de dérailler dans les faits. Qui aurait parié il y a 20 ans sur le

retour triomphal de ce transport du XIX^e siècle qui est le tramway ? Il circule maintenant dans toutes les capitales régionales, Marseille en étant seulement à ses premiers coups de pioche. RFF nous dit ensuite que le ballaste de ce Nice/Meyrargues ne peut convenir au TGV. C'est probable, mais le renforcer pour répondre aux critères demandés, c'est mieux que d'en créer ailleurs en balafrant les vignobles et la campagne. Dans l'immédiat, étudions le renforcement ponctuel des lignes du littoral afin d'écouler les TER du centre Var.

Au lendemain des incendies des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, il est urgent de rendre la priorité au transport par fer pour sortir du guêpier du tout autoroute que tous les gouvernements prônaient depuis 50 ans. Serions-nous trop fiers, nous les Français, pour nous inspirer de la Suisse et de l'Autriche. Les maires de Marseille, Toulon, Aubagne et Aix pourraient alors constater la diminution du flux automobile dans leurs cités. Dans ce (*inaudible*) des parties périphériques, l'extension du métro et des tramways achèveraient une trame d'un schéma de transport en commun devenu enfin cohérent. Dès lors, les bien-pensants pourraient parler de cette irrigation du Var dont on nous rebat les oreilles, mais qui n'existe pas aujourd'hui. Je le répète : ce n'est pas la LGV PACA qui va donner des TER au 04, au centre Var, au haut Var et ainsi de suite. J'ai terminé.

Permettez-moi simplement d'ajouter un petit détail. Une somme importante a été citée tout à l'heure pour la remise en état de Carnoules/Gardanne. Mais sachez que le premier devis qui avait été fait par Ingérail en 1996 était de l'ordre de 45 millions d'euros. Actuellement, on a triplé parce que cette étude a été faite par Setauroute. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Setauroute est un constructeur d'autoroute, pensez bien qu'il ne va pas vous dire que l'on peut remettre Carnoules/Gardanne en état pour 10 balles !

Philippe MARZOLF

Les gens de Setauroute n'étant pas là, nous n'allons peut-être pas les accuser.

Gaston GARENNE

Sur notre cahier d'acteur on le mentionne en toutes lettres. Par rapport au devis d'Ingérail et celui de Setauroute, il y a notamment des parcours avec des prix de revient mentionnés trois fois plus chers. Pour les passages à niveau à remettre en état par exemple, c'est 20 fois plus cher d'une étude à l'autre. Cherchez l'erreur !

Philippe MARZOLF

Juste un élément complémentaire : un expert que la CNDP a commandé va étudier cette étude sur la réouverture de Carnoules/Gardanne et voir si c'est possible. Il n'y aura peut-être pas un troisième chiffre entre les deux, mais il verra si c'est faisable.

Suzanne BAVAIS

Je suis maire de Malijai et Conseillère régionale. Je voulais réagir à un propos qui a été tenu sur (*inaudible*). Je voudrais simplement dire une chose. J'ai entendu quelqu'un ici qui se reconnaîtra, dire de l'autoroute A51 : « peu importe où elle passe, mais il faut en tous les cas qu'elle passe et

que nous soyons désenclavés. » Avec la LGV PACA, pour ce qui nous concerne, je souhaite simplement que nous ne soyons pas les oubliés. Effectivement, le Président Bianco l'a souligné, nous sommes en pleine période de développement économique lié essentiellement à l'ITER, et nous avons un vrai problème d'arrivée de nouvelles structures pour pallier à la fermeture partielle de l'Arkema.

Aujourd'hui, quand on voit la voie ferrée telle qu'elle a été abandonnée - parce qu'on peut dire qu'elle a été abandonnée, en particulier jusqu'à Digne où elle est dans un état déplorable - je souhaiterais vivement qu'il y ait une bande verte qui indique la voie ferrée et le désenclavement de notre département, tout simplement.

Profitions du débat LGV PACA pour étudier enfin les possibilités pour d'autres départements et que nous ne soyons pas une fois de plus les oubliés de la région.

Eric BRUCKER

Je pense qu'il faut le TGV et à la fois une bonne articulation avec le TER. Effectivement, comme vous le souligniez tout à l'heure, l'utilisation maximum des lignes existantes, leur modernisation et pour bien arriver sur ce TGV, il faut faire quelque chose de cohérent. Si on ne fait pas cela, ce qui nous pend au nez c'est du tout autoroutier et en particulier un barreau autoroutier qui fait l'A48, l'A51 et le barreau vers Saint-Maximin. Or, l'ensemble présente ailleurs autour de 6 milliards d'euros. C'est à peu près du même ordre. Il vaut bien mieux avoir la LGV et moins d'articulations TER mais une bonne articulation en amont des routes sur ce TER. Les routes sont toujours indispensables pour la capillarité, mais il faut une bonne articulation des voies plutôt que de se retrouver dans un schéma de tout autoroute.

Philippe MARZOLF

Merci. Nous allons prendre une autre question de la salle.

Sandra BOUISSON, Thoard

Je trouve qu'il y a un paradoxe dans tout cela. Je vois que les agriculteurs du Var et des Bouches-du-Rhône se sont mobilisés contre une ligne LGV qui aura de toute façon des conséquences néfastes sur leur activité que ce soit par le trafic lui-même ou par (*inaudible*) que l'on va engendrer. J'entends par ailleurs que les Alpes-de-Haute-Provence misent sur ITER ou sur la facilité d'une LGV pour leur développement. Cela me pose d'autres questions. Effectivement, on est dans des contextes différents, et ce paradoxe s'explique par ces contextes différents. Pourtant, Monsieur Bianco l'a rappelé tout à l'heure, le prix du foncier aujourd'hui dans les Alpes-de-Haute-Provence augmente considérablement, et la ligne LGV ne pourra que renforcer ce phénomène. Je pense que nous avons la chance de vivre dans un département préservé, avec une agriculture qui a toute sa place. Quel avenir pour l'agriculture demain dans le département ? Et même si on a besoin d'améliorer les transports dans notre département, cela passe-t-il forcément par une ligne LGV ou, au contraire, par l'amélioration de l'existant, comme cela a été souligné à plusieurs reprises ?

Philippe MARZOLF

...sur l'avenir de l'agriculture dans le département.

Monsieur DEO

C'est un sujet qui n'est pas directement lié, mais je vais essayer de répondre. J'ai entendu un certain nombre de citoyens d'associations, soit à la tribune, soit dans la salle. Je crois que vous aviez déjà un peu le message, mais je crois qu'il faut le renforcer. On veut saisir ce débat sur la LGV PACA pour poser le problème du développement de nos territoires pour ce qui concerne l'infrastructure, c'est-à-dire l'amélioration des lignes existantes, les TER et la réouverture de (*inaudible*). C'est ça le message fort et droit. Je le dis pour mon département, mais je crois que c'est vrai pour d'autres parts de la région. Saisissez cette occasion, vous SNCF, vous RFF, et bien entendu la région et le gouvernement, pour vous attaquez à ce problème.

Je suis d'accord sur un point, ce n'est pas une autoroute qui en soi est un facteur de développement. Tout dépend des lignes ou routes à améliorer, tout dépend de ce qu'on fait. Je crois que pour notre département, le maintien de l'agriculture est une nécessité pour des tas de raisons. Cela fait vivre les individus. Cela fait des produits de qualité. C'est l'image de marque et cela sert aussi. C'est le travail qu'essaient de faire un certain nombre d'agriculteurs, d'organisations. Il y avait tout à l'heure la Chambre d'agriculture.

Je vais prendre un exemple. On s'éloigne un peu de la LGV, mais c'est un exemple. Nous étions tout à l'heure en réunion avec tous mes collègues. Vous savez que nous avons une AOC qui s'appelle le Banon. J'en profite pour faire la publicité de notre fromage. Nous avons un problème : maintenant qu'elle a été reconnue, il y a une forte demande et on manque de lait et d'agriculteurs. On est train, avec l'aide de la région, de l'Etat et de l'Europe, de faire un plan d'installation de jeunes agriculteurs d'élevage caprin pour permettre de satisfaire la demande. Et nous venons d'obtenir de l'argent de l'Etat et du Conseil régional pour pouvoir installer un certain nombre de jeunes pour produire ce Banon.

Olivier KLEIN

Toujours fidèle à mon rôle, un certain nombre de choses ont été dites. J'ai essayé de réfléchir et de voir ce que l'on pouvait faire avec les différents arguments qui sont échangés ici. J'ai entendu, comme ailleurs, la priorité aux TER. C'est quelque chose qui revient dans tous les départements et ici aussi. On souhaitait profiter de ce projet de LGV PACA pour s'occuper d'une promenade de PACA, et donc desservir cette vallée de la Durance. En même temps, j'ai entendu les inquiétudes sur les financements. Si on finance une LGV qui risque de coûter très cher, est-ce qu'on aura encore de l'argent pour les TER ? J'ai entendu aussi un argument sur la faible population pour l'instant qui serait concernée par nos gares. Ils en ont marre pour simplifier.

Qu'est-ce que je peux faire de cela ? Ce n'est pas du tout une proposition de la CPDP ou de moi-même, c'est simplement essayer de voir comment vous réagissez. La ligne que l'on voit sur la carte ici, la ligne actuelle du TGV passe dans la vallée de la Durance tout près de la ligne existante entre Pertuis et Cavaillon. Et un tout petit bout de ligne nouvelle permettrait de franchir la Durance, et permettrait éventuellement de gagner cette ligne, et ensuite, à condition d'électrifier en termes d'amélioration des TER, de gagner la vallée de la Durance par des TGV. Ce ne sera sans doute pas

50 par jour. Comment vous réagissez les uns et les autres à une proposition comme ça ? Est-ce que cela satisferait une part de vos attentes ? Sachant qu'on n'est pas toujours obligé de faire des projets pharaoniques pour répondre aux demandes des territoires.

Jean-Louis BIANCO

Je vais réagir. J'ai consulté mes collègues du regard. Ils vont s'exprimer aussi. Je n'ai pas réfléchi en détail, mais il me semble que ce genre de réponse peut être très intéressante pour nous. Maintenant, il faut comparer cela à une autre solution. Mais c'est effectivement ce qu'on recherche. Soit des tracés de LGV où ça ne pose aucun problème, soit des améliorations par l'électrification, par les TER, par la remise en état de lignes. Ce type de solution me paraît... Un certain nombre de collègues qui sont ici - on ne prétend pas représenter tout le monde - pensent à ce genre d'hypothèse. La Chambre des métiers aussi.

Bernard GYSSELS

Ce projet n'a peut-être pas aussi pour but de régler tous les problèmes. Si on regarde bien ce qui se passe sur le littoral, je rappelle la commande du CIADT, c'est faire en sorte que le Var et les Alpes-Maritimes soient raccordés au réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Mais la LGV PACA, c'est une deuxième ligne sur laquelle on fera passer des TGV et des trains de proximité. C'est une réponse à un problème essentiellement à partir de Marseille sur le littoral, puisque d'autres investissements, et notamment à partir de Marseille sur Aix et la vallée de la Durance, ne sont pas pris en compte dans ce projet. En plus, vous savez que dans les prévisions qui sont faites à chaque scénario, on rajoute ce qui doit être fait sur la ligne existante pour que le système marche bien. C'est vrai que c'est essentiellement développé sur l'axe Marseille/Vintimille. Cela dit, on essaie de voir pour le Val de Durance comment ce val pourrait bénéficier de cette ligne à grande vitesse. Pour cela, il faudrait investir aussi sur les lignes existantes. Je voudrais simplement préciser que par rapport à Cavaillon, vous avez une ligne qui existe aujourd'hui. Cavaillon/Pertuis est une ligne à voie unique, sur laquelle passe du fret et qui fait partie des études de réaménagement potentiel, elle passe au pied du Conveau. Je ne pense pas qu'on puisse vraiment faire passer beaucoup plus de trains que ça, son potentiel. Je voudrais préciser que la LGV PACA n'a pas pour but de répondre à toutes les questions.

Philippe MARZOLF

J'ai une question claire. Ce genre d'étude pour le raccordement à Aix-en-Provence pour les TER, qui est-ce qui finance l'étude ?

Bernard GYSSELS

RFF ne peut pas financer seul ces études. Le type de financement que l'on peut retrouver c'est celui du contrat de plan par exemple, avec l'Etat, la région, RFF, la SNCF et les départements concernés. C'est un schéma comme celui-ci qui est appliqué aujourd'hui pour les études et les travaux.

Bernard DESTROST

Je fais partie de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges. Je voudrais tout d'abord remercier les alpins de nous avoir reçu, même si nous ne sommes pas du département. Sachez que nous sommes derrière vous et que l'on pousse pour que vous soyez concernés. Je voudrai aussi dire, en présence de Monsieur le Président, que l'on a poussé pour que cette réunion ait lieu à Digne, à travers toutes les réunions auxquelles on a assisté. On s'est mobilisé pour que cette réunion se passe ici.

Je voudrais revenir sur la gare au nord d'Aix. Si vous aviez la possibilité de remettre la carte, je voudrais dire comment faire simple quand vous proposez une solution compliquée. Aujourd'hui l'Arbois, on n'a pas été capable autant les uns que les autres de l'alimenter par des transports ferroviaires, aussi bien avec l'aéroport que Marseille et partout ailleurs. Pour aller d'Aix à l'Arbois il faut je ne sais pas combien de temps. Et vous nous dites qu'il faudrait pour alimenter les gens du nord de la région avec un trafic ferroviaire, faire un barreau entre Aix et l'Arbois. Mais je vous signale que le barreau existe entre Aix et une éventuelle gare qui pourrait se situer sur le tracé Val Durance. Au premier point, vous avez une liaison actuellement avec la ligne qui part d'Aix et qui remonte dans les Alpes en interconnexion. Il n'y a pas besoin de faire un barreau. Il y est déjà.

Pour revenir à la position de Monsieur Seguin, les gens qui habitaient la vallée d'Aix et qui ont des difficultés à l'Arbois, si vous faites une gare au nord d'Aix, il y aura fatalement un report de population. Dans une autre proposition on passe par le nord de la Sainte-Victoire. On évite la gare que vous aviez prévue à Cuers avec une gare à l'est du Var. On fait l'économie de cette gare. Vous allez me dire « Toulon, dans ce cas-là ». On vous le dit dans notre cahier d'acteur. Toulon est desservi actuellement. Et en améliorant le tracé entre Toulon et Marseille, on aura des temps de parcours tout à fait honorables. Et l'intercité entre Marseille et Nice continuera à se faire, comme elle se fait actuellement, mais en passant par le nord d'Aix. Il n'y a aucun problème. Quand vous allez aujourd'hui à Lille, vous passez bien par le centre de Paris. Je crois que c'est un faux problème.

Alain SEGUIN

Je voudrais préciser quelque chose que je n'ai pas terminé tout à l'heure puisqu'une personne de la salle m'a dit « Ce n'est pas 110 c'est 130 000. » En fait, je n'ai pas dit 100 000 par hasard. C'est un ordre de grandeur parce que je pense comme vous. Si une gare TGV existait au niveau de Meyrargues, on peut imaginer quand on connaît un peu la région de tracer la chalandise, ce serait du nord d'Aix... Et Aix c'est entre 150 et 200 000 habitants. Si on attrape le nord d'Aix en chalandise, en étant optimiste, on capte 50 000 personnes. Les autres poursuivent leurs habitudes actuelles avec l'autoroute et la gare de l'Arbois. On aura la clientèle de Manosque, d'ITER ainsi que la clientèle d'Apt et des villages environnants. Si on fait le total de tout cela, on devrait trouver entre 100 et 150 000 personnes. Toutes les autres gares TGV ont une chalandise de l'ordre de 500 000 à plusieurs millions de personnes. Mon propos était simplement de dire que l'on peut toujours tout faire. Le prix d'une gare TGV, c'est difficile quand on n'a que 100 à 150 000 personnes à desservir.

Bernard DESTROST

Je ne crois pas que l'implantation d'une deuxième gare à Marseille nous apportera plus de passagers.

Alain SEGUIN

Ce n'est pas le choix de la SNCF.

Claude JULLIEN, FNAUT

Je voudrais revenir sur la théorie tout à l'heure qui voulait rebrancher la vallée de la Durance sur la zone de Cheval-Blanc, etc. Nous, à la FNAUT, on a été contacté par SISTRA, qui est une filiale d'étude de la SNCF, qui est en train de mener en ce moment une étude à l'échelle de toute la France sur les TER à grande vitesse. Nous avons été contactés pour débroussailler un peu le problème. En tous les cas, il est vrai que pour les gens de la vallée de la Durance, on s'aperçoit que la ligne de la vallée de la Durance est une ligne de contrastes dans le sens où il y a de bonnes sections et de mauvaises sections.

Dans les bonnes sections, je citerai en gros, à peu de choses près, à hauteur de Peyrolles, la sortie du tunnel un peu après Mirabeau jusqu'à Manosque et même jusqu'à Saint-Auban. Si on y mettait une bonne voie, si on rectifiait un peu les courbes, on pourrait rouler à des vitesses très intéressantes. Par contre, de Mirabeau au triangle de Meyrargues, on tombe dans ce qu'on appelle la zone des calanques, où là la vitesse tombe à 100 kilomètres/heure, pas plus en tous les cas. C'est difficilement rectifiable et améliorable. Ensuite par contre, du triangle de Meyrargues jusqu'à Pertuis et Cheval-Blanc, c'est-à-dire là où passe la ligne TGV, on a une voie ferrée absolument excellente sur laquelle avec une très bonne voie, même en diesel, on pourrait rouler à 160 kilomètres/heure. Les AGC sont aptes à rouler à 160. La voie du triangle de Meyrargues à Cheval-Blanc le permet tout à fait.

On s'aperçoit que les gens de la vallée de la Durance n'auraient peut-être pas intérêt à essayer forcément de se rabattre sur les gares TGV plus au sud, parce qu'actuellement sur un plan ferroviaire, ces lignes sont difficiles. Je pense en particulier de Meyrargues à Gonnelle où la ligne est très sinueuse. De Lacanalde à Aix, elle ne vaut pas mieux. Ce sont des lignes qui resteront lentes. Alors que dans le même temps, si dans la vallée de la Durance ils pouvaient rouler à 160 kilomètres/heure, ils pourraient regagner peut-être beaucoup plus vite la gare TGV d'Avignon. Et je pense que l'avenir de la vallée de la Durance vis-à-vis du TGV est peut-être davantage du côté de la gare d'Avignon que du côté des gares d'Aix ou de Marseille. Alors peut-être un peu la gare d'Aix parce qu'elle n'est pas si loin que ça. Mais la gare de Marseille, on ne l'atteindra toujours que par des lignes extrêmement lentes. C'est indéniable. On n'y pourra rien. C'est la géographie qui commande.

Toutes ces remarques de la FNAUT ont été prises en compte par le cabinet SISTRA. Peut-être les verrons-nous ressortir un jour. Je peux très bien l'envoyer à Monsieur Bianco si cela l'intéresse. Mais je crois que là il y a une possibilité. Par contre, on peut aussi se poser la question : comment mieux desservir le Val de Durance à des vitesses plus élevées sans forcément passer par ces lignes très lentes, par Aix, Gonnelle, etc. ? Et là, effectivement, on s'aperçoit que quand la ligne TGV se

rapproche de la vallée de la Durance, il y a un moyen de faire un raccordement relativement court à la hauteur de Lambesc, où on rattrape cette fameuse ligne entre Cheval-Blanc, Pertuis, Meyrargues.

Bernard GYSSELS

Ce que je voulais dire par rapport à la présentation que nous avons fait tout à l'heure et sur la carte dont vous parlez, par rapport à cette hypothèse, je suis resté sur une solution sud Arbois qui est très approfondie. Là, ce que vous évoquez, vous voyez la série de petits points. Au moment où on arrive, on traverse la Durance, on partirait le long du Lubéron en desserte TER pour regagner Cavaillon et Avignon. Je précise d'une autre hypothèse, d'une autre réflexion, sur quel TER pour rabattre sur une gare TGV qui existe.

Un intervenant

Encore faudrait-il qu'il y ait une liaison TER entre Avignon et la ligne LGV.

Bernard GYSSELS

La ligne Pertuis/Cavaillon peut être réouverte, et qui est relativement en ligne droite. Je vous rappelle qu'il y a un certain nombre de (*inaudible*) qui sortent effectivement au-dessus. Ce n'est pas évident, mais techniquement c'est réalisable. Ensuite on va à Cavaillon et on poursuit jusqu'à Avignon. Ce serait une autre hypothèse de rabattement en TER du Val de Durance sur Avignon, plutôt que sur Aix.

Un intervenant

On peut peut-être remettre la carte de Monsieur Destrost.

Bernard DESTROST

Il y a un décrochement au nord d'Aix de la ligne TGV actuelle en jaune. Notre itinéraire c'est le tracé rouge avec la gare dont je vous parlais, d'interconnexion avec la ligne existante qui va vers Manosque, et qui relie également Aix et Toulon. Si on améliore le tracé... On peut même aller prendre le TGV sur Aix ou Toulon également. On passe au nord de la Sainte-Victoire. On évite tous les bassins AOC. On évite également Cuers parce que là aussi cela pose des gros problèmes. Une gare à l'est du département du Var pourrait desservir le haut Var et le début de la Côte d'Azur, et après on reprend les schémas traditionnels que vous avez présentés.

De la salle

Et l'économie de la gare Toulon nord on la donne aux gens des Alpes.

Philippe MARZOLF

Y a-t-il d'autres réactions dans la salle ? Très bien. Je vous remercie de votre participation. Vous étiez 87 personnes ce soir. Merci de votre participation et bonne soirée.

INDEX

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants.

Aligonbarde.....	19	Lacanalde	42
Conveau	40	Suzanne BAVAIS	38
Gonnelle.....	42, 43	un défrasio.....	6