

Audition publique du débat public LGV PACA à Marseille le 22 mars 2005

Alain PATOUILLARD, Président de l'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur

L'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur est favorable à la construction d'une LGV PACA, pour des raisons environnementales et économiques. Le développement de dessertes ferroviaires efficaces permettra non seulement aux habitants de PACA de pouvoir continuer à se déplacer en 2020 et de diminuer les nuisances de la circulation automobile, mais également de créer des emplois nouveaux et de pérenniser les emplois existants.

En l'absence de schéma directeur d'aménagement du territoire sur la région, l'association ne souhaite pas opter pour tel ou tel tracé. Néanmoins compte tenu des incertitudes que comporte la solution de passage par Marseille Blancarde, elle privilégie un scénario qui débrancherait au sud de la gare Aix-TGV, et qui continuerait par le Centre Var jusqu'à une gare située vers Les Arcs-Le Muy, la desserte de Toulon Centre semblant plus pertinente par la ligne ancienne que par Cuers. Elle souhaite que la CDPD demande Réseau Ferré de France :

- d'étudier l'implantation d'une gare aux environs de Gardanne au croisement de la ligne Marseille Aix permettant ainsi de desservir Cadarache et Gap;
- d'étudier la continuité de la ligne vers l'Italie et l'implantation d'une gare multimodale vers Nice ;
- d'étudier la possibilité d'un ouvrage transfrontalier mixte voyageurs fret.

Philippe MARZOLF (CPDP) interpelle l'auditionné : est-on sûr qu'une LGV va créer des emplois ?

Alain PATOUILLARD estime que des transports ferroviaires performants sont indispensables pour attirer et développer les entreprises de haute technologie dans la région. Toutefois, il met en avant le rôle essentiel des collectivités locales qui devront, dit-il, « *prendre le dossier à bras le corps pour créer des emplois autour des gares* ».

Suzanne LAMOUREUX, représentante des associations du nord d'Aix, défend une autre vision de la protection de l'environnement. Elle met l'accent sur la sauvegarde des grands sites et attire l'attention sur les risques induits par la construction d'une LGV : « *On sait qu'à partir du moment où l'on ouvre un couloir de nuisance, on l'ouvre à l'urbanisation* ».

Alain PATOUILLARD fait remarquer que les habitants de la région ont le choix entre une LGV ou des autoroutes doublées et un aéroport supplémentaire, avec un impact négatif maximal sur l'environnement. Par ailleurs, au vu de l'expérience sur le TGV Méditerranée, il fait confiance à Réseau Ferré de France pour protéger au mieux les grands sites.

Monsieur BOZZI, adjoint à la mairie de Rousset, attire l'attention sur la gêne qu'occasionnerait le passage d'une LGV aux entreprises du secteur de la microélectronique installées à Rousset (6 000 emplois). Ces entreprises ne supportent pas les vibrations et la poussière : si elles sont gênées par la LGV, elles partiront s'installer ailleurs.

Pierre ROLBERT est contre le passage de la LGV par la Blancarde, pour deux raisons principales. D'une part, il pense que l'arrêt à la gare St Charles ne ferait perdre que deux minutes aux TGV. D'autre part, il trouverait scandaleux de ne pas tenir compte des centaines de millions d'euros qui ont été investis pour que la gare St Charles devienne une gare réellement multimodale TGV, TER, Corail, autocar, métro.

Philippe MARZOLF (CPDP) propose que Claude VALETTE réponde sur le passage par la Blancarde, option défendue par la communauté urbaine de Marseille.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA (Réseau Ferré de France), souligne toute l'attention que porte Réseau Ferré de France à l'inscription des lignes dans le paysage. Il précise que tous les enjeux environnementaux ont été recensés dans l'aire d'étude. Il ajoute que le ballast joue un rôle d'amortissement et que, lorsque le risque est important, des voies spéciales peuvent être utilisées.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) indique que l'entrée, l'arrêt et la re-sortie à St Charles prennent 20 minutes en tout.

Marc ROLLEY, représentant Guy GASPERINI, Président du Syndicat des Côtes de Provence

Le Syndicat des Côtes de Provence dénonce les conséquences dramatiques pour l'agriculture de la région de la construction d'une LGV : destruction de terres viticoles AOC, qui ne sont ni transposables ni reproductibles, disparition de caves coopératives, dénaturation des paysages, urbanisation galopante, spéculation foncière, impossibilité pour les jeunes agriculteurs d'acheter des terres agricoles... Selon Marc ROLLEY, « *Quand on sait que moins de 12 % de la superficie de la région est encore à usage agricole et essentiellement viticole, vous comprendrez la nécessité de préserver à tout prix ces espaces vitaux pour le bien-être de tous et des générations futures : la LGV doit donc éviter les terres viticoles.* »

A la demande de Philippe MARZOLF (CPDP), Marc ROLLEY précise les différences d'impact d'une LGV sur un domaine et sur une cave coopérative : « *Une cave coopérative est une mise en commun de moyens : les conséquences sont de même nature que pour un domaine, mais à une échelle plus importante, puisqu'elle regroupe plusieurs centaines de viticulteurs.* »

Philippe MARZOLF (CPDP) souhaite connaître le sentiment de Marc ROLLEY sur ce qui s'est passé pour le TGV Méditerranée.

Marc ROLLEY ne conteste pas les efforts qui ont été consentis par Réseau Ferré de France pour réduire l'impact par rapport au projet initial. Le projet, dans sa première mouture, concernait 600 à 700 ha et, dans sa réalisation finale, il n'en a touché que 60 à 80. Cependant, pour lui, « *ce sont toujours 60 à 80 ha de trop* ».

Bernard GYSSELS (Réseau Ferré de France) répond que « *le but du maître d'ouvrage est de rechercher l'impact minimum dans l'élaboration du projet : pour y arriver, l'équipe projet doit être en dialogue permanent avec les acteurs socioéconomiques, les maires, les riverains, etc.* ». A l'appui de ses propos, il cite des exemples de concertations que Réseau Ferré de France a menées avec la profession pour réduire l'impact des nouvelles lignes TGV sur les terres viticoles. Ainsi, dans le vignoble de champagne, l'impact a été ramené de plus de 30 ha à moins de 15 ha.

A la suite d'une question d'Alain OHREL (CPDP), Marc ROLLEY précise que « *l'intégralité des parcelles qui présentaient les caractéristiques de l'AOC ont été retenues : il n'y a donc pas de possibilité de compensation ailleurs* ».

Pour Jean-Claude PERNOUD (Le train avenir du Centre Var), le choix est entre une autoroute supplémentaire entre Aix et Nice ou une LGV.

Marc ROLLEY se battra pour que l'impact sur le terroir d'appellation soit le plus minime possible : dans cette perspective, il concède que le train est peut être « *un moindre mal* ».

Bernard GYSSELS (Réseau Ferré de France) précise que la plateforme d'une autoroute à 2 fois 3 voies est large de 28 mètres alors que celle d'un TGV est large de 13 mètres.

Alain TRUPHEMUS (Réseau Ferré de France) répond à Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) que Réseau Ferré de France a recensé les zones Natura 2000 et, plus généralement, tous les enjeux environnementaux dans l'aire d'étude. Il souligne que l'aire d'étude comporte plus de 30 % de zones Natura 2000 (contre 9 % à l'échelle nationale) et 17 % de terres agricoles.

Claude NOBLE (ADTC-AM Réseau Var) demande si, au lieu d'envisager d'emblée de nouveaux couloirs de nuisances, Réseau Ferré de France a pensé à utiliser les couloirs autoroutiers existants.

Bernard GYSSELS (Réseau Ferré de France) répond que, dans les trois scénarios approfondis, le tracé rejoint le plus rapidement possible les couloirs autoroutiers.

Catherine LEVRAUD, Conseillère régionale, Première Vice-Présidente de la Commission Transports et Communications, Conseillère municipale d'Arles

Jean-Luc BENNHAMIAS, Député européen, Président du groupe Vert au Conseil régional PACA

Catherine LEVRAUD et Jean-Luc BENNHAMIAS exposent la position des élus Verts au Conseil régional PACA. Catherine LEVRAUD rappelle que le Conseil régional est l'institution qui est responsable des transports régionaux (de voyageurs principalement). Elle souligne que la LGV a vocation à être interrégionale et internationale, mais qu'elle est un élément qui va permettre d'améliorer le transport à l'intérieur de la région. Catherine LEVRAUD a pour souci premier l'utilisateur régional, qui veut aller d'Avignon à Toulon ou de Nice à Marseille dans de bonnes conditions. Elle veut une interconnexion entre le réseau TER, le réseau Corail et le réseau TGV, pour que les gens arrêtent de circuler en voiture et en avion.

Jean-Luc BENNHAMIAS précise que les Verts sont favorables à la construction (le plus tôt possible) d'une LGV sur l'arc méditerranéen, mais qu'à ce stade du débat, ils ne se positionnent pas sur un tracé. Il souligne simplement que les Verts seront vigilants à ce que la nouvelle ligne soit respectueuse de l'environnement, de la viticulture, etc.

Olivier KLEIN (CDPD) demande si la région a les moyens de financer en même temps les TER et la LGV.

Jean-Luc BENNHAMIAS répond que la région financera en priorité les lignes de TER, pour en faire une vraie alternative à la voiture.

Jean GONELLA (FARE Sud) est contre les gares « des betteraves » et pour une LGV qui s'arrête dans les centres-villes.

Pour Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult, « *en mélangeant un problème d'aménagement du territoire au niveau européen et un problème régional d'amélioration de la desserte ferroviaire du Var, on est en train de vouloir faire payer par les 4 millions d'habitants de PACA un projet européen qui ne permettra pas d'améliorer le quotidien des habitants de PACA : ce faisant, on risque de susciter une levée de boucliers contre le projet.* »

Pour Catherine LEVRAUD, la région n'a pas le choix : elle doit s'occuper avant tout d'améliorer les TER autour de Marseille, Toulon et Nice, et, autant qu'elle le pourra, s'occuper aussi de la LGV.

Philippe MARZOLF demande si le développement des TER prévus par la région est possible sur la ligne classique.

Pour Michel CROC (Réseau Ferré de France), il ne faut pas opposer LGV et TER. Le projet LGV PACA, rappelle-t-il, a comme ambition de servir les deux objectifs : grande vitesse et grande capacité. Par ailleurs, il fait savoir que l'Etat vient d'annoncer sa participation à l'opération Aix-Marseille (8 millions d'euros pour la première année) : celle-ci va donc démarrer sous peu.

Mme GRANIER, habitante de Venelles, pense que la construction d'un nouveau TGV n'améliorera pas les transports pour les habitants de la région, mais entraînera au contraire un afflux important de circulation. Elle demande que la priorité soit donnée à l'amélioration du réseau TER au sein de la région.

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

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole soutient le tracé passant par Aix et Marseille et shuntant St Charles. « *C'est ce choix que nous pensons profitable à toutes nos grandes villes : Nice, Toulon, Aix et Marseille, dans le cadre de leur destin de métropoles du Sud de l'Europe qui est l'enjeu de ce siècle* ». Cette option, rappelle Claude Vallette, avait été avancée en 1992 par le collège des experts indépendants du TGV Méditerranée missionnés par le ministère de l'équipement de l'époque. Elle a été aussi appelée tracé « Ferrier », du nom de l'un des experts. Le schéma est le suivant. Après Aix-TGV et le tunnel de Marseille, la LGV emprunterait les couloirs existants dans Marseille jusqu'à St Barthélémy avec 4 voies ; un nouveau tunnel central serait construit pour éviter la zone critique des trafics autour de St Charles, avec une gare en ligne qui pourrait être à la Blancarde. La ligne traverserait ensuite la vallée de l'Huveaune avec, à nouveau, 4 voies. Une 3^{ème} voie y a déjà été déclarée d'utilité publique et doit être réalisée en priorité. Il en est proposé une 4^{ème} avec, dans toute la traversée de Marseille, une polyvalence des voies qui bénéficierait à tous les trafics. Cela résoudrait le nœud ferroviaire de St Charles, tout en augmentant très fortement les capacités. Claude Vallette souligne que cette option est défendue également par la communauté d'agglomération du pays d'Aix, la CCIMP, la ville de Toulon et les départements des Bouches-du-Rhône et du Var. Il précise qu'elle permettrait, selon les estimations des experts de la CUMPM, de relier Nice à Paris en 3 h 45 et non en 3 h 50 comme l'a calculé Réseau Ferré de France et Toulon à Paris en 3 h 10 et qu'elle minimiserait les impacts sur l'environnement.

Bernard GYSSELS précise que les différences d'estimation en termes de temps de parcours et de coût entre Réseau Ferré de France et la CUMPM viennent de ce que Réseau Ferré de France et la CUMPM n'ont pas pris les mêmes hypothèses de travail, notamment pour les deux passages à l'air libre dans Marseille.

Bernard DESTROST, secrétaire de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges, souhaite savoir si la ville de Marseille apporterait son financement à la LGV si celle-ci ne passait pas par Marseille.

Claude VALLETTE ne peut pas répondre à la place du maire de Marseille.

Anne-Marie TABUTAUD (Confédération syndicale des familles des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille) fait part de ses inquiétudes pour les riverains de la voie ferrée, qui subiront les nuisances de la LGV.

Claude VALLETTE répond que des investissements seront consentis pour diminuer les nuisances sonores qui sont déjà considérables. Il précise que personne ne sera exproprié.

Bernard GYSSELS indique qu'entre St Marcel et La Penne sur Huveaune, les TGV circuleront à la vitesse des trains actuels, c'est-à-dire à 130 kms/h.

M. JACQUET (Stop Nuisances Cuers) pense que le scénario promu par la CUMPM est d'un coût bien supérieur à 5,6 milliards d'euros.

Bernard GYSSELS (Réseau Ferré de France) maintient les estimations de Réseau Ferré de France pour le scénario approfondi n°3 à 5,6 milliards d'euros.

Mme JOISSAINS, Présidente de la Communauté du Pays d'Aix-en-Provence

Mme JOISSAINS regrette que la communauté du pays d'Aix n'ait pas été associée au comité de pilotage. En effet, la ville d'Aix est au cœur du débat, quel que soit le tracé. Sur le tracé, la communauté du pays d'Aix s'est positionnée à l'unanimité aux côtés des marseillais : un TGV qui ne passerait pas par Marseille prendrait de grands risques quant à sa rentabilité économique. En outre, il faut préserver autant que faire se peut l'environnement et étudier la possibilité d'utiliser les tracés existants des autoroutes et des réseaux ferrés. Mme JOISSAINS est favorable à une LGV qui prenne en compte tous les besoins du territoire. Elle préconise de mettre en place sans tarder une liaison rapide Marseille-Nice et une ligne régionale qui relierait Gap à Marseille, afin de libérer des territoires pour loger les personnes dont les entreprises auront besoin.

Jean-Charles DROUET, enseignant, se positionne en faveur de la construction d'une liaison séparée vers Nice, d'une amélioration de la ligne Marseille-Toulon et de la création d'une liaison Toulon-Fréjus.

Pour Mme JOISSAINS, il est impensable qu'un TGV PACA occulte la ville de Marseille.

Bernard GYSSELS précise que la solution préconisée par Monsieur Drouet fait partie de la famille des scénarios à trois axes, pour lesquels les gains en nombre de voyageurs sont moins bons que pour les scénarios de la famille à deux axes.

Jean-Pierre SAEZ Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix, maire de Venelles insiste sur le fait que le territoire du pays d'Aix a été suffisamment saccagé par le passage des autoroutes et du TGV Méditerranée.

Jean-Claude PERNOUD (Le train avenir du Centre Var) milite, entre autres, pour la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne.

Pierre SEUX (Trets) fait remarquer que, dans 20 ans, la population de la région PACA voudra habiter non plus dans les grandes villes de bord de mer, mais dans le centre Var et le haut Var.

Mme JOISSAINS fait observer que les positions qu'elle défend ont été votées à l'unanimité par le conseil de la communauté (dont le maire de Trets fait partie).

Mme CHAIX, présidente de Stop Nuisance Cuers, est opposée à la construction d'une « gare des betteraves » à Cuers.

Bernard DESTROST (association de sauvegarde de l'environnement de Cuges) constate que chaque intervenant défend son pré carré.

Une représentante de Réseau Ferré de France met en avant l'intérêt de la création de deux gares dans le Var, l'une au nord de Toulon et l'autre dans l'Est Var.

Patrick GIRAUD, Directeur des Etudes d'urbanisme à la Direction générale de l'aménagement du territoire de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur

Patrick GIRAUD rappelle que l'agglomération de Nice Côte d'Azur, qui est la 2^{ème} conurbation de la région PACA après Aix-Marseille-Toulon, n'est pas encore desservie par le TGV et voit se dessiner un risque de marginalisation si elle reste enclavée. Il énumère les conditions qui détermineront la participation financière de l'agglomération de Nice Côte d'Azur au projet :

- un temps de parcours Paris-Nice en 3 h 30 voire 3 h 40 ;
- le renforcement du pôle multimodal St Augustin ;
- la réalisation du prolongement vers l'Italie ;
- des délais raisonnables de réalisation ;
- une rentabilité à sauvegarder.

Gaston GARENNE (Le Train avenir du Centre Var) rappelle que, lors de l'audition publique à Nice, le représentant des chemins de fer italiens a clairement signifié qu'il se moquait du raccordement avec la France.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) explique que, de Nice à Gênes, il ne sera pas vraiment possible d'améliorer les performances de la ligne.

Bernard GYSSELS indique que la LGV permettra de réduire le temps de trajet Marseille-Gênes de 6 heures à 3 heures.

Jean-Pierre ESTELA, Vice-Président du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE PACA)

Le MNLE considère que, pour un réseau ferroviaire performant à partir de 2009 et achevé en 2020, il y a urgence et nécessité à réaliser la solidarité des territoires, en particulier de la part des mieux servis. Pour le MNLE, la LGV PACA n'est qu'un maillon, qui sera de type mixte, avec des caractéristiques identiques à celles définies pour le contournement de Nîmes et Montpellier, auquel ce barreau doit être raccordé en reliant, par Arles, Aix TGV et au-delà, soit par la PLM améliorée, soit par la voie nouvelle qui reliera Vintimille par Brignoles, le Muy et Nice. Pour être cohérent, il faut, par un phasage judicieux et concerté, réaliser le réseau nécessaire en apportant de façon régulière des améliorations à la vie quotidienne des citoyens qui vont financer ces investissements par leurs impôts et taxes. Les usagers et l'économie de la région ne peuvent attendre 2020. Il faut une stratégie à court (2009), moyen (2012) et long terme (2020 et 2030).

Pour Pierre ROLBERT, il n'y a aucune raison de faire passer une LGV Nice-Paris par Marseille. Les Niçois, souligne-t-il, n'ont jamais admis la tutelle de Marseille.

Selon Jean-Pierre ESTELA, il ne faut pas opposer Marseille, Toulon et Nice.

André PIT (association LGV PACA) souhaite que Réseau Ferré de France élabore un projet sérieux qui aille au-delà de Nice, avec un chiffrage raisonnable.

Philippe MARZOLF rappelle que, le 29 mars, une réunion est organisée à Marseille sur l'arc méditerranéen avec des espagnols et des italiens.

Jean GONELLA (FARE Sud) fait observer avec humour que, pour raccourcir de façon drastique le trajet Paris-Nice, il faut passer par Lyon et creuser un tunnel sous le Massif des Ecrins !

Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult, demande s'il est normal, dans une optique d'aménagement du territoire d'un arc est-ouest, de demander aux contribuables de PACA de payer l'ensemble de l'aménagement.

Philippe MARZOLF fait observer que la LGV PACA ne figure pas sur la liste des projets qui bénéficieront de financements européens.

Jean-Pierre ESTELA indique que le Lyon-Turin sera financé, pour sa partie montagnaise, par l'Europe à hauteur de 50 % et que, pour la LGV PACA, si la décision avait été prise en 1992, la ligne aurait été financée à 100 %, puisque le TGV Méditerranée l'a été.

Une représentante de Réseau Ferré de France donne, à titre d'indication, des éléments sur le schéma de financement du TGV Est. L'Etat a participé à hauteur de 40 %, les collectivités de 23 %, Réseau Ferré de France de 25 %. Le reste a été apporté par l'Europe et le grand duché de Luxembourg.

Pour Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen), la ville de Toulon est incontournable : il faudra que la future LGV desserve Toulon Centre.

Jean-Pierre ESTELA souligne que « *Toulon a déjà le TGV, mais ne le sait pas* ». Il indique que la ville de Toulon est desservie par beaucoup plus de 7 TGV par jour, avec un temps moyen Toulon-Paris compris entre 3 h 50 et 4 h 29.

Hubert CECCALDI, de l'Académie de Marseille, replace le débat dans une perspective plus large : celle de l'arc méditerranéen. Pour lui, la priorité n'est pas de faire un TGV Nice-Paris, mais de construire l'arc méditerranéen, pour que l'Europe bénéficie pleinement des marchés du Sud.

Jean-Pierre ESTELA trouve dommage que des élus soient venus « faire leur prestation » et soient repartis sans écouter les participants. Il remercie ceux qui sont restés, notamment Jean-Luc BENNHAMIAS.

Michel GALLETZOT, membre de l'Association de Protection de l'Environnement sur la Commune de Vidauban et dans le Var (APEVV)

Michel GALLETZOT insiste sur un point : le projet de LGV viendrait consommer quelques-uns des espaces naturels les plus remarquables de la région, et du Var singulièrement. Le sillon permien et notamment la Plaine des Maures renferment des dizaines d'espèces animales et végétales présentes sur les listes de protection régionales, nationales et de la convention de Berne. Certaines de ces espèces sont désormais endémiques et les équilibres qui leur ont permis de survivre jusqu'à nos jours sont très fragiles. L'interdépendance des milieux est telle que la moindre perturbation peut entraîner leur disparition. « *On entend de plus en plus les politiques français fustiger l'attitude de certains pays tropicaux ou équatoriaux qui ne prennent pas suffisamment de mesures pour protéger les dernières grandes forêts primaires de la planète. Pouvons-nous reprocher aux autres de ne pas faire chez eux ce que nous ne sommes pas capables de faire chez nous ?* ».

"De plus la plaine des Maures fait l'objet d'un classement en ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), en ZPS (zone de protection spéciale), en espace natura 2000 et en PIG (plan d'intérêt général). Il est donc inconcevable de détruire et morceler cet espace".

Pour Alain PATOUILLARD, une LGV est moins destructrice de l'environnement qu'une autoroute.

Michel GALLEZOT est favorable au développement du TER et du pendulaire mais est opposé à la LGV qui va apporter un accroissement supplémentaire de population.

Suzanne LAMOUREUX (CIQ de Venelles) rappelle que la loi SRU vise à densifier les territoires déjà urbanisés, pour éviter de détériorer les espaces naturels : qu'attend-on pour l'appliquer ?

Philippe MARZOLF invite Mme LAMOUREUX à poser cette question aux élus.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que, si la LGV n'est pas réalisée, il ne sera pas possible de développer les TER comme le prévoit le Conseil régional. Par ailleurs, il indique que le transport en TGV émet 20 fois moins de CO2 que le transport en voiture.

Monsieur GALLEZOT pense que dans 20 ans, le parc automobile sera beaucoup moins polluant : les nouveaux moteurs à pile à combustible vont voir le jour.

Jean GONELLA (FARE Sud) rejette cette perspective. Les moteurs propres risquent d'encourager les gens à acheter des voitures. La consommation d'espace sera maximale : « *construire une autoroute de plus, c'est, dans un horizon de 5 ans, se donner l'obligation d'en construire une de plus* ».

Monsieur GALLEZOT précise qu'il souhaite, non pas l'accroissement du réseau automobile, mais l'amélioration du réseau des TER.

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