

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

*Ont été auditionnés :*

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

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

*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*

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

*Mme JOISSAINS, présidente de la communauté du pays d'Aix-en-Provence*

*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*

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

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

### **Philippe MARZOLF**

Bonjour à tous. Nous avons 8 auditionnés cet après-midi. Ils ont chacun 10 minutes pour exprimer leur position sur le projet. Nous sommes stricts sur les temps de parole. Ensuite, la Commission pose des questions par rapport à chaque expression et le public peut poser des questions soit à l'auditionné soit au maître d'ouvrage sur le projet. Comme pour toutes les réunions publiques organisées par la Commission, nous vous demandons de ne pas interrompre les auditionnés et de lever la main pour poser des questions. Tout est enregistré et les comptes-rendus des réunions sont mis à la disposition du public sur le site Internet du débat public ou dans nos bureaux. Merci de préciser votre nom, votre organisme et votre ville. Je vous propose de donner la parole au premier auditionné.

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

L'association TGV Développement Var-Nice-Côte d'Azur a pour ambition de soutenir et de promouvoir la réalisation de la LGV PACA dans le respect de l'environnement et la préservation de la qualité de vie. Nous prenons acte des propositions de Réseau Ferré de France. Trois scénarios nous sont proposés : Nord Arbois – Nord Toulon, Sud Arbois – Nord Toulon, Marseille - Nord Toulon. Il ne nous paraît pas possible de discuter ou de comparer ces différents scénarios sans avoir au préalable répondu à une simple question : une ligne TGV, pour quoi faire ?

En ce qui nous concerne, nous avons déjà répondu à cette question dans notre cahier d'acteurs. Il nous semble utile d'y revenir quelques instants. Quoi que l'on puisse dire ou penser, la qualité de vie de la région attire non seulement des touristes, mais aussi de plus en plus d'entreprises,

notamment dans les secteurs des services et des technologies nouvelles, amenant de nombreux résidents nouveaux. Cette croissance migratoire entraîne un accroissement notable des déplacements. Aussi constatons-nous une saturation des réseaux routiers et autoroutiers et un début de saturation des aéroports et du ferroviaire. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faudrait faire quelque chose rapidement. Certains préconisent de doubler les autoroutes et de chercher un emplacement pour un troisième aéroport. Déjà, une enquête d'utilité publique est lancée pour doubler une partie de l'autoroute A8 vers St Maximin et le Conseil général des Alpes-Maritimes vient de décider le principe de doublement par élargissement de l'A8.

Quid du protocole de Kyoto ? La pollution, les gaz à effet de serre, les accidents routiers, etc. Il est curieux que les défenseurs de l'environnement que nous avons entendus depuis le début du débat public ne parlent pratiquement jamais de cela. Selon eux, seul le TGV abîme la France ! Il faudra moderniser lourdement les lignes existantes et comme cela ne suffira pas, il sera indispensable de construire cette LGV vers la Côte d'Azur.

Cette réalisation est également indispensable pour le développement économique de la région afin de créer des emplois nouveaux et de pérenniser les emplois existants.

Une fois convaincu de la nécessité de cette ligne, on peut se poser la question : où et comment la faire ? En l'absence de schéma directeur d'aménagement du territoire sur la région, il nous paraît hasardeux de choisir rapidement tel ou tel tracé. Nous pensons que le débat public sera le meilleur moyen pour y voir plus clair. Tout en respectant les principes élémentaires de ce débat, nous participons à toutes les réunions à la recherche d'idées intéressantes, qui devraient forcément émerger pour peu que tout le monde joue le jeu. Jusqu'à présent, il est vrai que tout le monde n'a pas joué le même jeu. Nos réflexions actuelles nous permettent cependant de faire quelques remarques en ce qui concerne les scénarios proposés par Réseau Ferré de France.

Pour les Bouches-du-Rhône, la proposition faite par MPM de faire passer la ligne par Marseille Blancarde, mis à part le souhait de Marseille de s'affirmer comme capitale régionale, ce que d'ailleurs personne ne conteste, ne semble pas apporter les avantages avancés par ses promoteurs, même si elle peut paraître séduisante à première vue. En effet, il ne faut pas oublier que la gare d'Aix TGV se situe déjà dans la banlieue de Marseille et que son emplacement voulu par le président du Conseil général des Bouches-du-Rhône a permis à Aix de se développer mais aussi à Marseille de conforter son activité industrielle côté ouest. Les raisons qui ont justifié cette création à l'origine subsistent toujours : l'activité industrielle de Marseille ne peut se développer que de ce côté. Quant à l'activité tertiaire que développe Marseille avec Euroméditerranée, la ville a effectivement besoin d'un accès en son cœur, mission que remplit actuellement très bien la gare St Charles. En effet, située dans le périmètre d'Euroméditerranée, cette gare, qui aura fini sa rénovation dans quelque temps, se doit de garder son rôle de gare terminus d'origine, particulièrement pour les relations vers l'Ouest et l'Est, où le quart d'heure nécessaire pour le rebroussement est moins sensible. Certains trains qui, actuellement, évitent Marseille St Charles pourraient très bien passer par la ligne au sud de l'Arbois sans que cela porte préjudice au prestige de Marseille.

La proposition de MPM corrigée par Réseau Ferré de France aurait pu être malgré tout être intéressante si elle n'était pas le point de départ d'une violente opposition de certains élus et un point de discorde important avec Nice compte tenu de l'impact qu'aurait cette option sur le temps de desserte de Nice. En outre, elle aurait un coût supplémentaire de 500 millions d'euros. D'autre part, ce scénario est étrangement muet sur l'accessibilité de la nouvelle gare souterraine de

Marseille Blancarde qui devrait amener de profondes transformations à l'aménagement urbain alors que celui-ci est déjà en cours de modification avec la création de la nouvelle station de métro et du tram. De plus, entre St Marcel et St Menet, les 4 voies devront serpenter entre les usines, dont une est du type Seveso.

Compte tenu de toutes ces incertitudes, il nous paraît préférable de privilégier le scénario qui débranche au sud de la gare d'Aix-TGV, mais cela nous conduit à nous interroger sur l'opportunité de l'implantation d'une gare au croisement de la ligne Marseille-Aix, aux environs de Gardanne, afin de desservir le site de Cadarache en prévision d'Iter, ainsi que le centre Var en cours de développement et actuellement non desservi par des services ferroviaires. Nous demandons à Philippe MARZOLF de faire examiner avant la fin du débat cette possibilité qui n'a pas été écartée par Réseau Ferré de France dans un des scénarios non approfondis.

Concernant le département du Var, doit-on continuer à favoriser la zone côtière très urbanisée déjà desservie convenablement par le TGV sachant qu'en améliorant les installations existantes il est possible d'abaisser les temps de parcours ou doit-on favoriser le centre Var qui a encore un potentiel énorme de développement et qui n'est actuellement desservi par aucune relation ferroviaire ? Une gare à Cuers non seulement soulève d'énormes oppositions, mais ne semble pas pertinente compte tenu des temps d'acheminement des voyageurs à partir de Toulon et de la circulation routière qu'elle risque de générer. Nous constatons que les villes de Toulon et Hyères sont déjà desservies d'une manière convenable et nous pensons que continuer à les desservir par les voies existantes en améliorant celles-ci pour réduire le temps de desserte mais aussi pour la fiabiliser est une solution tout à fait acceptable et non scandaleuse. En effet, compte tenu des résultats qu'il est possible d'obtenir en améliorant ces voies existantes, les gains de temps obtenus par une desserte par Toulon Nord ne seraient pas significatifs si l'on tient compte des temps d'acheminement entre Toulon et Cuers, acheminement qui se fera probablement par la route, avec les inconvénients qui s'y rattachent. D'autre part, la desserte de Toulon Nord ne permettrait plus une desserte directe de Hyères, sauf à passer toujours par l'ancienne ligne. La solution que nous préconisons entraînerait par contre la nécessité d'apporter une attention très particulière à la banlieue de Toulon pour améliorer les possibilités de rabattement sur le centre ville et permettre aussi d'améliorer les liaisons est-ouest encore difficiles. Cette option de desserte par Toulon permettrait d'abandonner le passage par Cuers. La ligne pourrait ainsi continuer par la gare de l'Est Var par le Centre Var. On peut alors se poser la question de l'opportunité d'une gare dans le Centre var à proximité de St Maximin ou de Brignoles ou, comme je l'évoquais tout à l'heure, à proximité de Gardanne, le but étant de se servir des installations existantes non utilisées pour irriguer le centre Var et intégrer la possibilité de desserte de Cadarache, en évitant ainsi la construction d'une autoroute entre Manosque et St Maximin.

### **Philippe MARZOLF**

Vous avez une minute pour conclure.

### **Alain PATOILLARD**

La desserte de l'Est Var avec une gare située vers les Arcs - Le Muy semble poser moins de difficultés.

Je passerai les Alpes-Maritimes rapidement.

Le coût de l'investissement pour le prolongement vers l'Italie pourrait être couvert par les financements européens.

On ne peut conclure sans parler des financements, pratiquement absents du dossier présenté. Dire que ce sont les autochtones qui paieront est un raccourci facile à faire par les opposants du projet. De l'argent, il y en a. Les emprunts de longue durée ne sont pas scandaleux, l'appel à des fonds privés non plus, dans la mesure où la gestion de l'exploitation resterait publique. Monsieur Marzolf a annoncé la tenue d'un atelier pédagogique sur le financement. Je pense que nous serons en mesure de faire différentes propositions dans cet atelier.

Nous sommes aussi convaincus que l'Etat est à l'affût de la moindre dissension régionale qui permettrait de choisir un autre dossier français pour lequel il n'existerait pas de problème. Nous demandons donc aux différents élus régionaux de faire taire leurs différences dans l'intérêt général.

Prévoir la mise en service de cette ligne en 2020 nous paraît trop pessimiste. 2015 nous paraît plus souhaitable : cela est possible à condition que tout le monde y mette de la bonne volonté.

En conclusion, nous souhaiterions que la CPDP demande à Réseau Ferré de France :

- d'étudier l'implantation d'une gare aux environs de Gardanne ;
- 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.

Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Est-on sûr qu'une LGV va créer des emplois ?

Par ailleurs, vous parlez surtout des 3 scénarios approfondis. Je précise que c'est la CPDP qui a demandé à Réseau Ferré de France d'approfondir 3 scénarios sur les 20.

### **Alain PATOILLARD**

Il faudra que les collectivités locales prennent le dossier à bras-le-corps pour créer des emplois autour des gares. On ne pourra jamais développer les entreprises de haute technologie si on n'offre pas des possibilités de déplacement.

### **Suzanne LAMOUREUX, CIQ de Venelles, au nom des associations unies du nord d'Aix**

Je voudrais dire à Monsieur Patouillard que nous n'avons pas du tout la même conception de l'environnement. Certes, nous ne sommes pas contre le concept de TGV car nous reconnaissons qu'il est beaucoup moins polluant, mais en matière d'environnement, il y a un principe de précaution : la sauvegarde des grands sites. On sait qu'à partir du moment où l'on ouvre un couloir de nuisance, on le pousse à l'urbanisation.

**Alain PATOILLARD**

Si vous ne voulez pas d'un TGV, vous aurez un doublement des autoroutes. Si vous pensez qu'un doublement des autoroutes abîme moins la nature qu'un TGV, je veux bien ! Jusqu'à présent, chaque fois qu'un TGV est passé dans un grand site, Réseau Ferré de France ou la SNCF à l'époque ont tout fait pour le protéger. Moi qui ai longtemps habité dans la Vallée du Rhône, je peux vous garantir que le TGV n'a pas balaféré la Vallée du Rhône.

**Monsieur BOZZI, adjoint à la mairie de Rousset**

Rousset, qui est située au sud d'Aix, est une zone d'implantation d'entreprises du secteur de la microélectronique (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. La commune de Rousset, avec ses 4 000 habitants, est coincée entre la nationale 7, l'Arc et l'autoroute. Pensez à nous.

**Pierre ROLBERT**

Je demande au dernier intervenant pourquoi il n'a pas insisté sur le caractère mythique de la gare de la Blancarde. L'Etat français, Réseau Ferré de France, la SNCF, la ville de Marseille ont investi des centaines de millions pour que St Charles devienne une gare réellement multimodale TGV, TER, Corail, autocar, métro, pour qu'elle soit tournée vers Euroméditerranée et vers le port de Marseille. Je suis frappé par l'inanité de certains arguments avancés par les défenseurs de la cause TGV Marseille. On dit par exemple que la gare de la Blancarde est nécessitée par le temps de rebroussement des rames à St Charles (10 minutes). Je réponds, chiffres de la SNCF à l'appui, qu'au temps où il fallait changer de motrice, il fallait effectivement 10 minutes, mais qu'à l'heure actuelle, il faut deux minutes pour le changement, la descente des voyageurs et leur remontée, et en tout 4 minutes d'arrêt pour que le train reparte. En conséquence, il s'agit d'une perte de 2 minutes, mais par contre, il s'agit de négliger tous les investissements qui ont été faits sur la gare St Charles et de crier à la magie intermodale d'une gare à la Blancarde située sur un boulevard qui ne commence nulle part et qui finit en cul-de-sac. Vous demanderez aux Lyonnais ce qu'ils pensent des 3 gares Perrache, Part-Dieu et Satolas et ils vous répondront. J'ajoute que j'ai entendu un élu marseillais dire qu'après tout Marseille deuxième ville de France pouvait avoir 2 gares étant donné que Paris en avait 6. C'est un argument remarquable !

**Philippe MARZOLF**

Je propose que Monsieur Vallette qui va être auditionné tout à l'heure réponde sur la Blancarde.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Je voudrais rappeler toute l'attention que porte Réseau Ferré de France à l'inscription dans le paysage et toutes les dispositions qui sont prises pour que l'intégration soit la meilleure possible. Je voudrais donner l'exemple du TGV Méditerranée : le maître d'ouvrage, la SNCF d'abord et Réseau Ferré de France ensuite, a étudié un programme d'insertion avec un schéma départemental et ensuite une négociation a lieu dans chaque commune. Je voudrais rassurer toutes les personnes qui

craignent qu'une insertion de ligne nouvelle ne pose des problèmes particuliers, notamment vis-à-vis du paysage.

Vous avez évoqué aussi le risque de vibrations à proximité de la LGV. Je rappelle qu'un certain nombre de dispositifs sont pris dans des situations particulières : on peut faire des poses de voies spécialement adaptées lorsque le risque est important. Vous savez que le ballast joue le rôle d'amortissement et que les vibrations, en fonction des terrains traversés, se dissipent très rapidement. Là encore, je pense que les techniques ferroviaires permettent de maîtriser ce problème.

Je voudrais souligner que tous les enjeux environnementaux ont été analysés dans l'aire d'étude (près de 10 000 m<sup>2</sup>). Nous avons analysé les enjeux et les risques d'une LGV dans chacun des 20 scénarios qui sont mis au débat.

S'agissant du principe de précaution, sachez que Réseau Ferré de France a participé à un groupe de travail sur le thème du bruit mis en place par le ministère de l'environnement pour l'élaboration de la charte de l'environnement.

**Maryse ARCHAMBAULT, SNCF**

Il faut en théorie 6 minutes pour rebrousser : c'est le temps nécessaire pour que le conducteur arrête sa machine d'un côté, aille à l'autre bout mettre en service la machine et reparte. En pratique, on prend 10 minutes parce que, très souvent, on est en unité multiple (2 rames accrochées) : il faut quand même le temps au conducteur ne serait-ce que de faire le parcours à pied pour longer les 2 rames.

**Philippe MARZOLF**

Vous pourriez fournir des rollers à vos conducteurs.

**Maryse ARCHAMBAULT, SCNF**

On n'y a pas pensé, mais pourquoi pas ?

**Philippe MARZOLF**

Ou alors affecter un autre conducteur qui serait déjà prêt à mettre en route la machine à l'autre bout.

**Maryse ARCHAMBAULT, SCNF**

En fonction des roulements, il arrive que l'on change de conducteur, mais ce n'est pas le cas à tous les coups.

**Philippe MARZOLF**

Vous dites 10 minutes pour rebrousser, mais j'ai entendu parler d'une perte de 20 minutes.

**Maryse ARCHAMBAULT, SCNF**

Dans le dossier, c'est autre chose. L'entrée, l'arrêt et la re-sortie à St Charles prennent 20 minutes en tout. Autrement dit, quand un train évite l'entrée dans la gare St Charles, il gagne 20 minutes.

**Philippe MARZOLF**

Merci pour ces précisions. Je vous propose de passer au deuxième auditionné.

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

Je voudrais vous faire part des très vives inquiétudes que suscite ce projet dans le monde viticole.

Je vais d'abord vous rappeler ce qu'est une AOC en général et ce qu'est plus particulièrement l'AOC Côtes de Provence. La notion d'AOC repose sur le fait prouvé que le vin tire ses caractéristiques olfactives et gustatives du milieu naturel dont il est issu. La combinaison du sol, du climat et du savoir-faire des hommes qui le mettent en valeur définit la notion de terroir. Un terroir est donc un site unique et non transposable puisqu'il se base essentiellement sur des éléments naturels immuables. La reconnaissance officielle de ce terroir par décret du ministère de l'agriculture ne peut être obtenue qu'après l'accord de la plus haute instance agricole du pays, l'INAO, et après avis favorable de commissions d'experts multidisciplinaires. Ces commissions, après un contrôle parcelle par parcelle, délimitent l'aire AOC concernée, ainsi que ses conditions de production. Au-delà de ses aspects techniques, il est donc fondamental que l'on comprenne que l'appellation d'origine est le meilleur et probablement le principal atout dont nous disposons face à la mondialisation des marchés. Qu'est-ce qui différencie un cépage syrah d'une riche plaine du sud de l'Australie du même cépage planté au pied de la montagne Ste Victoire ? Dans le premier cas, une démarche essentiellement productiviste conduisant à des vins standard à un prix de revient imbattable. Dans l'autre cas, il s'agira du mariage entre ce même cépage et un terroir soigneusement choisi pour en exprimer la quintessence à travers de petits rendements et donc à des coûts beaucoup plus élevés. Vous comprendrez, je l'espère, après ces explications que toute parcelle de vigne AOC détruite est perdue à jamais et ne peut être repositionnée ailleurs.

Le vignoble AOC contribue de façon primordiale à la préservation des écosystèmes en permettant par exemple le maintien du milieu ouvert, c'est-à-dire en limitant le développement excessif de massifs forestiers ou de friches et en préservant de ce fait une biodiversité quelquefois exceptionnelle, comme l'illustre le classement en zone Natura 2000 du vignoble de la plaine des Maures ou du secteur de la Ste Victoire. Le vignoble fait partie intégrante de notre paysage provençal et contribue à la mise en valeur de ce site exceptionnel, comme un écrin cher à Cézanne. De plus, il joue un rôle capital dans la lutte contre l'incendie par son effet pare-feu et dans la préservation de l'espace rural. Celui-ci est le contrepoids nécessaire à une urbanisation qui risquerait sans cela d'être encore plus galopante.

D'un point de vue économique, je voudrais vous dire que la viticulture AOC en France représente à l'exportation 7 milliards d'euros de chiffre d'affaire annuel, soit l'équivalent de la vente de 600 rames de TGV chaque année. J'espère que vous apprécierez ce parallèle.

Venons-en si vous le voulez bien aux Côtes de Provence en particulier. La vigne est présente en Provence depuis 2 600 ans, ce qui en fait le vignoble le plus ancien de France. Les Côtes de Provence sont produites par 43 caves coopératives, 355 domaines particuliers sur un peu plus de 20 000 ha répartis sur 84 communes et sur 3 départements. Cette superficie a fait l'objet d'une délimitation parcelle par parcelle au vu de la géologie, de l'hydrologie, de l'altitude et de l'exposition. De surcroît, la particularité des terroirs AOC de la zone Ste Victoire associée à la compétence des hommes qui les mettent en valeur et à l'excellence des produits élaborés vient de recevoir une reconnaissance en qualité de cru. Ils portent maintenant le titre de Côtes de Provence Ste Victoire. C'est la preuve de la volonté et du dynamisme de tout un secteur. Il faut donc le préserver de toute atteinte, d'autant plus que ce cru ne couvrira que quelques centaines d'hectares.

Plus généralement, au fil des années, certains cépages ont montré leur affinité particulière avec ces terroirs et ce climat et ont permis d'exprimer une originalité forte. La première d'entre elles est l'importance que revêt chez nous le vin rosé. Les Côtes de Provence sont en effet la première AOC française et même mondiale de vin rosé de qualité. 50 % des rosés AOC de France sont issus des appellations provençales qui constituent la référence absolue en la matière.. Quand on saura que, dans un contexte actuel de crise viticole, la consommation de vin rosé est l'une des rares qui se développe, on comprendra l'importance des enjeux et notre volonté de ne pas voir cassée cette dynamique.

Je voudrais vous faire part des inquiétudes suscitées par le projet de LGV. Selon les éléments fournis par Réseau Ferré de France, 1 kilomètre de ligne consomme 7 ha de terres. Quelles que soient les hypothèses de tracés, la LGV représenterait environ 200 kilomètres, soit, déduction faite de quelque 40 kilomètres de tunnels, environ 1 000 ha de détruits. Quand on sait que le vignoble occupe les terres ayant la topographie la plus favorable comme les plaines, les vallées et les plateaux, on peut raisonnablement penser qu'une très grande partie de ces 1 000 ha concerneraient la viticulture. La première atteinte sera constituée par la disparition pure et simple de surfaces à caractère non transposable et non reproductible. La suppression de surfaces agricoles entraîne automatiquement des modifications de structures d'exploitation, des seuils de rentabilité plus élevés, une augmentation des coûts de production, un surdimensionnement des équipements, etc. Dans le cas d'implantation d'une gare et de ses effets induits, les pertes conséquentes des surfaces des vignobles d'une cave ou d'un domaine peuvent remettre en cause le financement ou l'investissement dans les outils de transformation. C'est alors l'avenir global de la structure qui est remis en cause. De même, les unités foncières, amputées, sont plus difficilement exploitables et voient leur coût de production augmenter de façon substantielle. De plus, la suppression d'une superficie importante d'un cépage donné entraîne un déséquilibre dans l'encépagement réglementaire d'une exploitation, pouvant entraîner des pertes de potentiel de production largement supérieures aux surfaces expropriées. De nombreux domaines ou caves produisent leurs têtes de cuvée à partir de parcelles sélectionnées sur des critères bien précis. La disparition d'une ou plusieurs parcelles de la sélection peut modifier la typicité de la cuvée et donc détourner la clientèle. Les ventes directes de certains caveaux pourront diminuer significativement, de par le simple fait de la modification ou de l'allongement du parcours d'accès, mais aussi de la dénaturation du paysage rural dans lequel ils sont implantés. La ligne entraînera également de fortes nuisances acoustiques. L'agro-tourisme, largement implanté dans le secteur, sera également

fortement affecté. Le passage de la ligne entraînera automatiquement des modifications conséquentes du réseau hydraulique (assèchement ou hydromorphie excessive).

**Philippe MARZOLF**

Il vous reste une minute.

**Marc ROLLEY**

De même, en fonction de la hauteur de l'ouvrage, certains courants seront modifiés, entraînant un changement du méso-climat (risque de gel accru, tourbillons de vent, pression parasite anormale). Le réseau routier, notamment les chemins ruraux qui desservent bon nombre de parcelles, sera profondément modifié par le passage de la ligne, créant des allongements de parcours conséquents et des traversées de l'ouvrage avec des engins de gros gabarit de type machine à vendanger. La ligne pourra couper des exploitations en deux et rendre plus difficile l'extension des bâtiments ou l'aménagement des parcelles. Lors de la construction de l'ouvrage, les parcelles limitrophes recevront des dépôts de poussières et de ciment dommageables à la récolte sur pied, mais également à la physiologie des souches. De plus, certaines unités culturelles seront modifiées temporairement et nécessiteront des réaménagements ponctuels mais onéreux. Le passage de la ligne dans une exploitation entraînera automatiquement une forte dépréciation de sa valeur.

En conclusion, la première question à se poser est de valider ou non la nécessité de cette LGV dans notre région au regard de la déstructuration qu'elle induirait au plan agricole, mais aussi au plan plus général du cadre de vie sans oublier son coût exorbitant. A supposer que l'on réponde néanmoins favorablement à cette question, j'espère vous avoir fait comprendre l'importance et la gravité des atteintes du projet. Quand on sait que moins de 12 % de la superficie de notre 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. Le vignoble AOC vaut certainement quelques minutes de plus. Si ce n'est pas le cas, nous défendrons avec acharnement les intérêts de notre AOC et de nos vigneron. Nous en avons le devoir et nous nous en donnerons les moyens. Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

Premièrement, pouvez-vous expliquer les différences d'impact d'une LGV sur un domaine et sur une cave coopérative ? Deuxièmement, quel est votre sentiment sur ce qui s'est passé pour le TGV Méditerranée ?

**Marc ROLLEY**

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.

Sur le passage du TGV Méditerranée au sein de vignobles AOC, je considère, n'en déplaise à Monsieur Gyssels, que le viaduc de Ventabren n'est pas esthétique : c'est une balafre dans le paysage. Malgré les efforts que vous avez pu faire ici ou là, il subsiste des atteintes très fortes aux paysages.

Sur les superficies concernées, je ne conteste pas les efforts considérables faits par Réseau Ferré de France, notamment dans la Vallée du Rhône, 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 nous, c'est toujours 60 à 80 ha de trop. L'intervenant qui m'a précédé n'a mentionné à aucun moment l'incidence foncière des lignes. Nous en avons assez que les terres agricoles soient taillables et corvéables à merci.

### **Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Je rappellerai que, pour tous ces éléments de maîtrise foncière, nous avons des procédures, que ce soient des commissions communales d'aménagement ou des protocoles.

Je voudrais revenir sur plusieurs points. Tout d'abord, l'insertion. Tout ce que vous avez dit est exact. 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. Et puis, il y a aussi l'expérience.

Sur le TGV Méditerranée, la concertation avec la profession viticole a permis à chaque fois de diminuer le nombre d'hectares concernés. Je rappellerai, sur le TGV Atlantique, l'exemple de Vouvray, sur le TGV Méditerranée, les Côtes du Rhône autour d'Avignon et des terres viticoles dans les Bouches-du-Rhône. Sur le TGV Est, après de nombreuses discussions, Réseau Ferré de France est passé d'un impact de plus de 30 ha dans le vignoble de champagne à moins de 15 ha. Je pense que les risques existent : le but du projet est justement de les minimiser et d'y faire très attention.

### **Alain OHREL, CPDP**

Qu'en est-il des possibilités éventuelles de compensation, par le recours à la procédure d'extension de zone AOC ?

### **Marc ROLLEY**

Le classement en AOC est une procédure longue (12 ans pour les Côtes de Provence). 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.

### **Fanny GALIANA, agence d'urbanisme de la région avignonnaise**

Que représenteraient 1 000 ha impactés par la ligne par rapport à l'ensemble du vignoble AOC ?

**Marc ROLLEY**

La ligne détruirait 1 000 ha sur 20 000 ha de vignes AOC, mais certains endroits souffriraient plus que d'autres : dans les endroits très touchés, le passage de la LGV entraînerait la disparition pure et simple de l'outil de production d'un domaine, d'une cave ou d'un château.

**Emile ROUBAUD, le Cannet**

Les 600 TGV sont-ils l'équivalent des exportations des vins AOC du Var ou du vignoble AOC français ?

**Marc ROLLEY**

Ils sont l'équivalent des exportations de l'ensemble du vignoble AOC français. Les Côtes de Provence représentent un chiffre d'affaires de 460 millions d'euros, mais la part de l'exportation est minime par rapport aux vignobles de champagne ou du bordelais.

**Jean-Claude PERNOUD, président de l'Association Le train Avenir du Centre Var**

Sachant que les maires ne seront jamais capables de ne plus délivrer de permis de construire, que préférez-vous : une autoroute supplémentaire entre Aix et Nice ou une LGV ? Les gens qui montent dans le TGV ont le droit de boire des Côtes de Provence avant et dedans alors que, sur l'autoroute, c'est encore interdit.

**Marc ROLLEY**

Nous nous battons pour que l'impact sur le terroir d'appellation soit le plus minime possible. Plusieurs dizaines d'ha, cela nous paraît encore trop. Entre deux maux, le TGV est peut-être le moindre mal.

**Philippe MARZOLF**

Avez-vous des éléments de comparaison sur l'emprise au sol d'une autoroute et d'un TGV ?

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

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. Quand un TGV « consomme » 7 ha au kilomètre, une autoroute en consomme beaucoup plus.

**Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**

J'interpelle Réseau Ferré de France et la CPDP. Un recensement des zones Natura 2000 a-t-il été effectué ? Quid de la desserte de Toulon ?

**Marc ROLLEY**

Notre rôle n'est pas de préconiser telle ou telle solution technique en termes de tracés, mais de veiller à ce que l'incidence de la LGV sur la consommation d'espace viticole soit le plus minime possible. Quand on sait que l'implantation d'une gare à Cuers consommerait de 25 à 50 ha, on peut se poser déjà de grosses questions et éprouver de grosses inquiétudes.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Une précision sur l'impact d'une gare TGV : il serait de l'ordre de 20 ha et non de 50 ha. Après, tout dépend ce que l'on fait autour de la gare.

Par contre, nous avons recensé les zones Natura 2000 dans l'aire d'étude.

**Alain TRUPHEMUS, Réseau Ferré de France**

Cette carte représente tous les enjeux environnementaux qui ont été répertoriés en collaboration avec la DIREN : on voit de nombreuses zones, souvent de superficie importante, d'espaces encore naturels dans la région. Grâce à la proximité de la Méditerranée et à l'influence des Alpes, la région possède une biodiversité remarquable : l'aire d'étude comporte plus de 30 % de zones Natura 2000 contre 9 % à l'échelle nationale, ce qui montre bien l'importance de cet enjeu pour la région. Ceci étant, l'agriculture et la viticulture sont aussi un enjeu très important : à l'échelle de l'aire d'étude, il ne reste plus que 17 % de terres agricoles. La préservation de ces terres agricoles est un enjeu qui nous a semblé très fort et nous l'avons repéré de cette manière dans nos études.

**Claude NOBLE, ADTC-AM Réseau Var**

Il est indiqué dans les documents de Réseau Ferré de France que le TGV doit être une alternative véritable à l'automobile : au lieu d'envisager d'emblée de nouveaux couloirs de nuisances, a-t-on envisagé d'utiliser les couloirs autoroutiers existants ?

**Philippe MARZOLF**

Je ne sais pas s'il y a un représentant de la Direction régionale de l'équipement dans la salle.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Dans les trois scénarios approfondis, le tracé rejoint le plus rapidement possible les couloirs autoroutiers.

**Michel CROC, directeur régional de Réseau Ferré de France**

Quand on veut faire passer les personnes de la voiture au train, il faut à la fois les attirer dans le train, en offrant des bons services, et les pousser hors de l'autoroute. Pour les pousser hors de l'autoroute, on peut faire payer plus cher les voitures qui transportent une personne que les voitures

qui en transportent 3 ou 4. Autour de nos agglomérations, on peut aussi mettre sur les autoroutes des couloirs réservés à des autobus. C'est un peu plus compliqué. De même, si l'on veut que le fret emprunte le transport ferroviaire ou le bateau, il faut décourager les poids lourds de prendre les autoroutes.

**Alain PATOILLARD**

Je rappelle que l'échangeur du Cannet a consommé 600 ha de terres. Pourtant, Monsieur Rolley n'en parle pas !

**Marc ROLLEY**

Nous avons les mêmes inquiétudes vis-à-vis de toutes les infrastructures de transport (voies ferrées ou autoroutes), de zones industrielles ou artisanales, etc, qui consomment toujours prioritairement des terres agricoles.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

La LGV serait longue de 200 kms. Avec une consommation de 7 ha au kilomètre et en défalquant les 40 kms de tunnel, on tombe sur un impact de 1 000 ha. Si 1 000 ha sont la surface totale nécessaire, ce ne seront pas 1 000 ha de terres agricoles.

**Marc ROLLEY**

Ce n'est pas ce que nous avons dit. Nous avons dit qu'une grande partie de ces 1 000 ha risquaient de concerner les terres agricoles.

**Philippe MARZOLF**

Merci pour ces précisions. Madame Joissains, présidente de la communauté du pays d'Aix avait demandé à être auditionnée, mais elle arrivera à 16 heures. Nous passons donc à Madame Levraud et à Monsieur Jean-Luc BENNHAMIAS.

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

Nous avons souhaité être auditionnés aujourd'hui pour donner la position des élus verts au Conseil régional.

Le Conseil régional est l'institution qui est responsable des transports régionaux (de voyageurs principalement). La LGV a vocation à être interrégionale et internationale, mais elle est un élément qui va permettre du transport à l'intérieur de la région.

Cette LGV qui est envisagée pour rejoindre le Nord-Ouest et l'Est de la région doit être regardée à l'aune de ce qui s'est passé sur le TGV Méditerranée. Je suis élue du Nord-Ouest des Bouches-du-Rhône et j'ai vu ce qui s'est passé. Quel bilan peut-on tirer du TGV Méditerranée ?

Sur le TGV Méditerranée, la concertation a été faible. De ce côté, il y a du mieux, et c'est heureux. Résultat, des gares au milieu de nulle part, avec une gêne considérable pour les usagers, et des liaisons inter-gare entre le réseau normal et le réseau à grande vitesse qui ne se sont pas faites. La région fait tout son possible pour que la liaison inter-gare d'Avignon entre le réseau normal et le réseau à grande vitesse se fasse, mais pour l'instant, nous ne sommes pas du tout satisfaits de la façon dont les choses sont en train de tourner. Arles est à 3/4 d'heure plus loin de Paris qu'avant. Bénéfice zéro. C'est ce qui peut se passer pour toute une série de villes moyennes ou intermédiaires le long d'un tracé si les mêmes erreurs sont commises. Nous savons déjà quelles sont les erreurs à ne pas faire.

Autre élément, pendant un an après l'arrivée du TGV Méditerranée jusqu'à Marseille, les TER ont été désorganisés très fortement, gênant les usagers du TER. Les usagers du TER, ce sont surtout les gens qui travaillent. Quand on prend le train pour aller travailler, on ne peut pas avoir 20 ou 30 minutes de battement. Pendant un an, on a couru après les trains. Ils ont été retardés, ils ont été supprimés parce que les trains sont tellement nombreux à la gare St Charles que l'organisation conjointe de l'arrivée du TGV et des TER posait des problèmes énormes. C'est un problème qui concerne le Conseil régional, puisque le Conseil régional doit faire marcher comme il faut les TER et personne ne peut le faire à notre place. Nous souhaitons que cette situation ne se reproduise pas sur la nouvelle ligne.

Pour le moment, le bilan environnemental du TGV Méditerranée est très restreint. Le TGV est passé dans des zones naturelles : on a beaucoup de mal à faire un comparatif avant-après.

Nous avons pour souci l'usager régional, qui veut aller d'Avignon à Toulon ou de Nice à Marseille dans de bonnes conditions. Nous voulons 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. L'avion et la voiture, c'est polluant, c'est dangereux, cela abîme la nature et l'effet de serre va nous faire du mal à tous, que l'on prenne ou pas le train ou la voiture.

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

Bonjour. Les Verts se sont positionnés dès les années 70 pour la défense du TGV. Je me rappelle d'une Une du journal *La Baleine*, le mensuel des amis de la terre, qui, en 1976, demandait la construction de TGV. Il s'agit là d'une alternative à l'avion et à la voiture. Nous sommes favorables à ce qu'il y ait une LGV sur l'arc méditerranéen entre Barcelone, Montpellier, Nîmes, Marseille, Toulon, Nice et Gênes. Je vais essayer d'expliquer pourquoi en peu de temps. Je le dis et je le répète, il s'agit d'une alternative à la voiture ou à l'avion. Il faut éviter que l'aéroport de Nice ne soit saturé ou que l'on ne construise un troisième aéroport.

Nous ne nous positionnerons pas ici en tant que Verts sur les tracés proposés par Réseau Ferré de France. Ce n'est pas notre travail. Nous serons très vigilants à que Réseau Ferré de France fasse attention aux agriculteurs, aux viticulteurs, aux riverains. L'expérience vécue sur le TGV Méditerranée est excellente. Il a fallu de grands mouvements associatifs. Les réactions des riverains ont révélé des volontés populaires réelles, de vraies défenses de l'environnement ou de l'espace

dans lequel on vit. Nous pensons pouvoir compter sur l'expérience accumulée par la SNCF et par Réseau Ferré de France. Dans le cadre du service public, auquel nous tenons énormément, aussi bien au niveau français qu'au niveau européen – mais je ne voudrais pas rentrer dans le débat sur la constitution, car ce serait trop compliqué et 5 minutes n'y suffiraient pas.

**Philippe MARZOLF**

De toute façon, je ne vous le permettrai pas.

**Jean-Luc BENNHAMIAS**

Ces LGV ont un intérêt si elles sont utiles pour l'ensemble de nos concitoyens, c'est-à-dire pour être précis, pour les habitants de Gap, de Digne et de Briançon aussi. Il faudra bien qu'il y ait de vraies liaisons prévues à l'avance avec les lignes TER, pour que l'on puisse permettre aux gens d'aller plus vite entre les différentes métropoles mais aussi pour les différents parcours à l'intérieur de PACA ou entre les régions.

**Philippe MARZOLF**

Vous avez une minute pour conclure.

**Jean-Luc BENNHAMIAS**

Nous défendons l'idée centrale qu'il faut construire cette ligne le plus vite possible. Quand on voit le niveau des fonds européens qui existent, on a de quoi être un peu inquiet par rapport aux fonds nécessaires. Au-delà des fonds de la région qui seront mis, ne vous inquiétez pas, au-delà des fonds des conseils généraux qui seront mis aussi, évidemment on a de quoi être inquiet pour que la nouvelle LGV soit construite rapidement, car on en a besoin rapidement.

Si on met en place la LGV en corrélation avec des lignes TER, cela dégagera des lignes existantes aujourd'hui pour que le fret de marchandises passe enfin des camions au train.

**Olivier KLEIN, CPDP**

La région a-t-elle les moyens de tout mener de front, les TGV, des dessertes inter-cités accélérées, le renforcement des dessertes TER de proximité ? C'est une question qui revient souvent.

**Jean-Luc BENNHAMIAS**

La région financera en priorité l'amélioration des lignes de TER, pour en faire une vraie alternative à la voiture. Aujourd'hui, sur le trajet Nice-Marseille, la voiture est plus rapide que le train.

**Jean GONELLA (FARE Sud)**

Je suis heureux de parler après les Verts, qui ont haussé le débat au-dessus des intérêts très locaux, et je suis heureux de parler avant Monsieur Vallette, car je vais poser quelques questions aux précédents orateurs, à Réseau Ferré de France et aussi aux suivants. Je suis de ceux qui regrettent un peu que ce débat soit auto-référentiel transport. C'est un fait acquis pour les aménageurs que les infrastructures ne sont que des outils de l'aménagement. Il faut se souvenir qu'un débat public vise à remonter à l'opportunité du projet. On ne décline des outils qu'à partir de grandes visions d'aménagement du territoire. C'est encore de doctrine de dire qu'une infrastructure quelle qu'elle soit a priori neutre. J'ai été scandalisé de lire dans *Nice Matin* : « Faisons la ligne et cela provoquera des développements socioéconomiques ». Ce n'est pas vrai. Une ligne est, au plus, neutre. Elle peut être négative ou positive si elle se décline à partir de grands projets. Nous cherchons les visionnaires de l'aménagement du territoire, et je crois que Monsieur Vallette va en être partiellement un. Nous cherchons les visionnaires à la dimension d'un Paul Delouvrier ou d'un Philippe Lamour. Marseille, une agglomération de 1,2 million d'habitants, Toulon, une agglomération qui vogue vers les 600 000 habitants et qui n'aurait pas les ambitions d'Anvers, les ambitions de Lyon. Les TGV qui font Nice-Marseille-Lyon-Paris-Bruxelles, il ne s'agit pas de faire une dérivation qui amène quelques TGV finaux dans une gare de TER uniquement comme Arles, Toulon ou Grenoble aujourd'hui. Il s'agit de faire des gares à la mesure de leurs ambitions. Anvers a exigé sa gare de TGV en centre ville, Lille a exigé sa gare à 10 minutes de Lille Flandres, les plus grandes métropoles européennes ne veulent pas de gare des betteraves. Il faut penser « arc méditerranéen » et desservir par leur centre les très grandes villes. Vous nous trouverez sur notre chemin si vous décidez de faire des gares des betteraves, serait-ce la gare de Cuers qui entraîne la suppression des vignobles du Nord Toulon. Je laisserai à Monsieur Vallette le soin de vous parler des ambitions d'aménagement du territoire de la communauté d'agglomération de Marseille.

**Philippe MARZOLF**

Le débat public, comme toute nouvelle démarche, est imparfait. La CNDP n'est saisie que sur des projets d'infrastructure. Ce n'est pas à la commission ni à Réseau Ferré de France de parler de projet de territoire, c'est aux territoires eux-mêmes d'en débattre.

**Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult (Var)**

Depuis la première de Nice, on mélange deux problèmes :

- un problème d'aménagement du territoire au niveau européen : l'axe Barcelone-Gênes voire Séville-Rome ;
- un problème régional d'amélioration de la desserte ferroviaire du Var, qui est un problème politique d'image de marque et de prestige pour Toulon.

Le mélange de ces deux notions fait qu'au lieu de séparer les variables, comme on le fait souvent pour résoudre les problèmes complexes, on est en train de vouloir faire payer par les 4 millions d'habitants de PACA un projet européen qui pompera tout l'argent et qui ne permettra pas d'améliorer le réseau TER en PACA. Or nous avons d'énormes problèmes : le triangle Aix-Marseille-Aubagne-Gardanne, le doublement de la ligne Freyssinet PLM de 1881, l'aménagement du petit train entre Gardanne et Carnoules. Si on fait les deux choses, ou bien il n'y aura pas de

LGV du tout parce qu'il y aura une levée de bouclier et une radicalisation de la population, ou bien on fera uniquement le LGV et on n'aura pas d'argent pour faire le reste.

### **Catherine LEVRAUD**

En dix minutes, nous avons dit ce que nous avons pu dire. La prise en compte globale de toutes ces questions ne peut être évoquée dans ce cadre. Il me semble que les impacts des mouvements pendulaires domicile-travail autour de Marseille, Toulon et Nice, c'est vraiment le projet qui est à réussir dans les 10 à 15 ans qui viennent. Les gens qui habitent à Vitrolles, à Aix, à Aubagne doivent pouvoir venir dans de très bonnes conditions à Marseille avec des trains cadencés, des espèces de RER. On trouve cela normal en région parisienne, mais chez nous, cela paraît extraordinaire. Il en va de même autour de Toulon et autour de Nice. La conurbation Antibes, Cannes, Nice et autres, ce sont des endroits où il y a des concentrations de populations telles que n'importe quel transport en commun est rentable, mais le transport en commun se heurte aux habitudes acquises depuis une génération de prendre la voiture individuelle pour tout et n'importe quoi. Comme l'a très bien dit Monsieur Croc tout à l'heure, il faut à la fois pousser les gens dans les trains et les sortir des voitures. C'est un gros travail, que tout le monde essaye de faire à sa façon. On ne peut y arriver que si on agit tous en cohérence. Effectivement, il est difficile de tout faire. La région n'a pas le choix : elle doit s'occuper des TER, et autant qu'elle le pourra, s'occuper aussi de la LGV.

### **Philippe MARZOLF**

Nous ne sommes pas techniciens ici. Le développement des TER prévus par la région dans le contrat de plan Etat-région est-il possible sur la ligne classique ?

### **Catherine LEVRAUD**

Dans le contrat de plan Etat-région, ces lignes sont prévues. Le contrat de plan Etat-région n'est pas en panne. L'Etat a dit à un certain nombre de régions : on ne fera pas chez vous ce qui était prévu dans le contrat de plan Etat-région. En PACA, cela n'a pas été dit comme cela. Pour le moment, c'est un peu « silence radio ». Nous, nous essayons de réveiller l'Etat et de mettre tout ce que nous pouvons dans la balance pour que cela se décide.

### **Philippe MARZOLF**

La question était : est-il possible, techniquement, que tous les TER prévus passent sur la ligne classique ?

### **Catherine LEVRAUD**

Techniquement, beaucoup de choses sont possibles, mais en particulier au niveau de la Côte d'Azur, il faut une ligne supplémentaire.

**Michel CROC, directeur régional de Réseau Ferré de France**

Il ne faut pas opposer LGV et TER. Le projet a comme ambition de servir les deux objectifs.

Par ailleurs, je ne pense pas que l'on risque de nous imposer un projet européen. Aujourd'hui, la Provence est à l'écart des projets européens : si l'on ne fait rien, l'Europe ne nous imposera rien du tout. On ne va pas nous forcer à payer un projet européen.

Enfin, pour nos projets TER PACA, je tiens à vous dire que la région a emporté une victoire importante : le secrétaire d'Etat au transport vient d'annoncer quels projets il allait financer en PACA (c'est la seule région où l'Etat vient d'annoncer quels projets il allait financer). Grâce à l'action du Conseil régional, grâce à tout ce que nous faisons sur le débat public, il se passe des choses. Que se passe-t-il ? L'opération Marseille-Aix va démarrer. L'Etat met les crédits qu'il faut. Sur l'opération Marseille-Aubagne, l'Etat va mettre en place les crédits qu'il faut pour commencer par l'endroit le plus coincé qui est la gare St Charles, pour que les trains qui sont déjà programmés aujourd'hui partent et arrivent à l'heure. Pour la création de la 3<sup>ème</sup> voie sur la Côte d'Azur, le financement de l'Etat est en place depuis l'année dernière. La région n'est donc pas trop défavorisée en matière de TER.

**Suzanne LAMOUREUX, CIQ de Venelles, au nom des associations unies du Nord d'Aix**

Le collège des experts de 92, qui avait été nommé par le ministre Jean-Louis Bianco, avait déjà dit que, si l'effort des TER n'était pas entrepris dans les années qui précèdent l'ouverture de la ligne TGV, celle-ci perdrait du trafic et une part notable de son intérêt pour la région. On nous dit qu'il ne faut pas faire de parallèle entre les TER et le TGV, mais il y en a un.

Par ailleurs, je voudrais dire, à propos de la ligne TER Aix-Marseille, certes on vient de nous apprendre que le Conseil régional débloquent 13 millions, j'ai entendu aussi que l'Etat venait de financer 8 millions d'euros, mais j'aimerais que l'on nous rappelle le prix de l'aménagement et du doublement partiel de cette ligne et qui paiera la différence. Si mes chiffres sont exacts, et j'aimerais qu'on me le confirme, les travaux Aix-Marseille en question nécessiteraient 130 millions d'euros. Nous sommes loin du compte.

**Michel CROC, directeur régional de Réseau Ferré de France**

Vous avez raison : c'est même 150 millions d'euros en crédits d'aujourd'hui. Ce qui a été annoncé, c'est la participation de l'Etat et de la région pour la 1<sup>ère</sup> année, mais il y a aussi le Conseil général des Bouches-du-Rhône et Réseau Ferré de France, et c'est une opération qui va durer trois ans. En trois ans, tous les partenaires mettront ce qu'il faut pour dépenser les 150 millions d'euros nécessaires.

**Philippe MARZOLF**

Y a-t-il un engagement ?

**Michel CROC**

Oui, l'Etat a annoncé son calendrier et les collectivités vont signer entre elles une convention de financement.

**Mme GRANIER, habitante de Venelles**

Le TGV a une vocation nationale ou européenne, mais pas du tout une vocation régionale. Nous avons le TGV qui passe dans notre région depuis quelques années. Par exemple, nous ne pouvons pas prendre le TGV à la gare de l'Arbois pour aller à Marseille. Nous sommes complètement démunis de transports régionaux. Depuis l'arrivée du TGV, beaucoup de Parisiens sont venus s'installer dans la région, ce qui amène un afflux important de circulation. Le prix de l'immobilier a doublé : les jeunes de nos régions ne peuvent plus se loger dans la région. C'est une catastrophe. Au niveau des déplacements régionaux, c'est la saturation. Attention, le TGV n'amène pas forcément des entreprises. n'allez pas croire que le TGV nous amènera du travail. Le TGV facilite les transports de longue distance, mais pas les transports régionaux, au contraire.

**Philippe MARZOLF**

Que proposez-vous ?

**Mme GRANIER**

Je propose de développer les TER avant le TGV.

**Jean-Luc BENNHAMIAS**

Quel que soit le tracé choisi, pour ce qui concerne les Verts, nous ne sommes pas à 10 minutes près pour les lignes à grande vitesse, mais nous sommes à 10 minutes près pour les lignes TER. Par conséquent, dès qu'il s'agira de construire les infrastructures nécessaires et donc de rallonger un tant soit peu le temps de trajet en TGV, nous serons pour.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de donner la parole à Claude Vallette. Vous avez dix minutes, comme tout le monde.

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

Je m'exprime au nom de Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille.

Je félicite tout d'abord l'organisation de cette procédure de débat public, qui a beaucoup manqué à l'époque du TGV Méditerranée, quand on a malheureusement abandonné la branche vers Nice, en l'absence de solution de compromis acceptable pour les départements des Bouches-du-Rhône et du

Var. Nous avons une occasion formidable, que les métropoles du sud doivent saisir toutes ensemble !

N'oublions pas que, par la suite, des projets majeurs de grandes infrastructures pour la Région ont été purement et simplement mis à la trappe : les traversées alpines et le canal Rhin-Rhône.

Nous sommes en compétition avec un certain nombre d'autres régions où les acteurs savent s'unir pour demander ensemble la réalisation de leur TGV. C'est comme cela que le TGV Est s'est fait, alors que c'était l'un des moins rentables. C'est pour cela que le TGV Atlantique est un concurrent absolu pour nous. Aussi, il faut vraiment former le vœu qu'une solution fédératrice se dégage clairement du débat.

Pour Marseille, qui a l'ambition de tenir son rôle de métropole internationale du Sud, l'échelle de ce projet, c'est celle de la Région toute entière, c'est celle plus large de l'Europe. Les grandes métropoles européennes et euroméditerranéennes sont celles qui s'inscriront sur le futur réseau européen à grande vitesse. Il faut que le corridor européen n°5 de Lisbonne à Kiev, qui nous évite pour le moment, passe par chez nous.

L'enjeu, c'est donc le lien avec les projets à grande vitesse italiens et avec l'Espagne. Mais n'oublions pas demain, existera le TGV Rhin-Rhône, et que nous allons y gagner en accessibilité vers le Nord-Est, au-delà de la liaison vers Paris.

Quelles sont les grandes alternatives de couloirs dans le département des Bouches-du-Rhône, pour la suite de la LGV Méditerranée qui arrive à Marseille ?

Soit éviter complètement Aix et Marseille, en passant très au Nord dans la Durance ou la Trévaresse ? Ce tracé fait l'unanimité des grands acteurs régionaux contre lui, pour des raisons évidentes.

Soit faire supporter au pays d'Aix qui sort du traumatisme du TGV Méditerranée, un nouveau débranchement, au Nord ou au Sud de l'Arbois, pour filer ensuite vers le Var le long de l'autoroute. Ces options, qui ne rentabilisent pas l'infrastructure existante et qui créent une nouvelle atteinte à l'environnement, ne sont pas acceptables. L'attaque du Var par la plaine de St Maximin génère aussi des inquiétudes fort légitimes.

Soit enfin s'appuyer sur l'existant de la LGV Méditerranée : c'est le passage par Aix et Marseille shuntant St Charles que nous choisissons. Cette option 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 d'un des experts. Ce tracé a été inclus dans les études réalisées par Réseau Ferré de France dès 2001, puis approfondi lors des travaux de Réseau Ferré de France en 2004, auxquels MPM et d'autres collectivités ont été associées.

Le schéma est assez simple. Après Aix-TGV et le tunnel de Marseille, il emprunte les couloirs existants dans Marseille jusqu'à St Barthélémy avec 4 voies, un nouveau tunnel central pour éviter la zone critique des trafics autour de St Charles, avec une gare en ligne qui pourrait être à la Blancarde, et ensuite la vallée de l'Huveaune avec, à nouveau, 4 voies. Une 3<sup>ème</sup> voie y a déjà été déclarée d'utilité publique et doit être réalisée en priorité. Il en est proposé une 4<sup>ème</sup> avec, dans toute la traversée de Marseille, une polyvalence des voies qui bénéficieraient à tous les trafics. Cela résoudrait le nœud ferroviaire de St Charles, tout en augmentant très fortement les capacités.

Ces 3 couloirs différents dans le département n'offrent pas les mêmes fonctionnalités. Je renvoie pour le comparatif technique des couloirs au dossier préparé par Réseau Ferré de France. Nous-mêmes, nous avons étudié certains aspects avec nos experts. Leurs estimations, pour les temps de parcours, ne sont pas exactement semblables à celles de Réseau Ferré de France. Réseau Ferré de France a utilisé des approximations dans le cadre de ses études qui, rappelons-le, ne sont pas des tracés – on n'en est certainement pas encore là – mais des estimations sur des bandes de plusieurs kms.

Nous arrivons, en affinant la traversée de Marseille, à 3 h 45 sur Paris-Nice et non pas à 3 h 50, en reprenant les mêmes hypothèses que Réseau Ferré de France : je crois qu'il faudra éclaircir ce point tous ensemble avec Réseau Ferré de France avant la fin du débat public.

Pour les coûts, ils sont comparables pour toutes les options avec, nous le pensons, un léger avantage pour la solution par Marseille. Par ailleurs, des investissements dans Marseille, il faudra en faire de toute façon dans les années qui viennent, avec ou sans passage de la LGV PACA. Réseau Ferré de France a étudié diverses solutions. Certaines sont présentées en détail dans les études du débat public. La solution TGV PACA par Marseille en est une déclinaison différente, plus ambitieuse, la seule à notre sens qui permette au complexe Aix-Marseille de se développer en conjuguant tous les trafics, du TER au TGV, et en faisant globalement des économies.

En définitive, au plan des coûts et des temps de parcours, ces 3 couloirs privilégiés par Réseau Ferré de France pour le débat public sont totalement comparables. Se jeter des poignées de minutes ou ergoter sur les coûts n'a guère de sens à ce stade. Il y a donc un vrai choix à faire et il est à faire sur le fond. Quel est donc ce choix ?

Il est simple : d'abord, c'est un choix européen et euroméditerranéen, celui de l'ambition de Marseille et des métropoles du sud associées dans une même volonté. Mais il nous faut aussi une LGV qui soit, comme son nom l'indique, vraiment PACA. Pensons qu'aujourd'hui Marseille-Paris, c'est à peine une demi-heure de différence avec Marseille-Nice ! Demain, ce sera deux heures de différence. Le TGV va et doit être un instrument d'intégration régionale.

L'avantage du TGV, c'est de venir au-devant de l'utilisateur et de le déposer dans sa destination finale en plein centre-ville ou sur des pôles très bien connectés. C'est l'avantage majeur du TGV par rapport à l'avion.

Relier au mieux les agglomérations d'Aix, Marseille, Toulon et Nice est donc un enjeu majeur.

Dessertes comparées dans les 2 hypothèses. Mettre les aéroports de Nice et Marseille à moins d'une heure : c'est le schéma parisien entre Orly et Roissy. Cela ouvre de grandes possibilités. Voilà un enjeu fondamental pour une région où circulent des projets peu raisonnables de nouvel aéroport dans le Var !

Les dessertes d'Aix et de Marseille, toutes en ligne, sont parfaitement conjuguées pour assurer un maximum de fréquences dans le département.

Toulon Centre peut devenir une base pour les TGV sur l'axe Toulon-Marseille-Paris.

Les temps de parcours pour Nice sont optimisés pour tous les TGV, y compris les nombreux TGV dit « jonction », les inter-régions, qui n'auraient pas besoin de perdre une demi-heure en rebroussant vers St Charles.

On doit conforter les gares existantes à Aix et Marseille et les choix qui sont déjà faits ou sont prévus pour améliorer leur accessibilité. Ces choix sont clairs.

Un schéma qui désolidarise les dessertes de Toulon, de Nice, d'Aix et de Marseille ne permet pas ce que je viens de dire. Parce que si, d'un côté, on va à Toulon Nord et à Nice et de l'autre on va à Aix et Marseille, chacun voit qu'on n'offre pas les mêmes possibilités.

On ne peut plus mettre en synergie Marseille et Toulon et les TGV restent cantonnés à Marseille sur l'axe vers Paris.

Les TGV dit « jonction » sont obligés de « descendre » de la LGV jusqu'à St Charles pour remonter ensuite, en utilisant un « triangle de bifurcation » à créer dans le pays d'Aix ce qui représenterait une perte de temps de plus d'une demi-heure !

De même, sans connexion entre le TGV venant de Nice et la ligne classique à Marseille, on ne pourra pas aller de Nice à Marignane, au bénéfice d'une bonne gestion de nos deux aéroports.

Car ce projet doit être aussi un projet pour le TER : desserte de l'aéroport, ligne Aix-Marseille, Marseille-Gardanne, on attend depuis les années 70 ! Pour que la grande vitesse irradie et bénéficie du maximum de reports venant de la route et de l'avion, il faut absolument mener ces projets à bien et le plus rapidement possible.

On ne peut pas non plus désolidariser le TGV de grands enjeux comme celui des pôles d'échanges que sont les gares. Aix TGV doit bénéficier d'efforts à ce sujet. A Marseille, nous avons des projets de tramway et de métro qui démarrent et la gare de la Blancarde est en train de prendre une nouvelle dimension. Quant à St Charles, elle bénéficie, en ce moment même, d'investissements lourds. Les deux gares seront à terme reliées par le métro.

On ne peut multiplier les grands investissements dans le domaine des transports sans cohérence. Tramway, métro, liaisons interurbaines, TER, extension de l'aéroport, TGV : les liens doivent être pensés d'ores et déjà.

Le projet que soutient Jean-Claude Gaudin dépasse largement la question de la ville de Marseille. Le collège des experts avait demandé en 92, pour tenir compte de l'aménagement du territoire et de tous les autres modes de transport dans la région, que l'on examine en alternative au passage dans le pays d'Aix, la possibilité de rejoindre la Côte d'Azur via Marseille, avec l'éventualité d'une interconnexion métro-train-TGV à la Blancarde.

C'est exactement sur ce projet que nous nous déterminons dans le cadre du débat public, en liaison avec nos grands partenaires aixois, de la CCIMP, de Toulon et des départements des Bouches-du-Rhône et du Var. 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.

### **Philippe MARZOLF**

Pourrez-vous nous fournir l'étude que vous avez faite sur le passage par la Blancarde, pour que l'on puisse la mettre à disposition du public sur le site Internet et dans les 3 bureaux ?

Par ailleurs, vous avez dit qu'il fallait clarifier les calculs entre Réseau Ferré de France et MPM sur les temps de parcours. Je pensais que cela avait été fait puisqu'on l'avait demandé avant le début du débat et que, dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a la solution Marseille.

### **Claude VALLETTE**

L'étude complète sera fournie dans la semaine à la CPDP.

Pour le reste, comme Nice veut maintenir un temps de parcours, il faut que l'on se mette d'accord avec Réseau Ferré de France sur ces fameuses 5 minutes : on devrait y arriver.

La troisième question que je voulais évoquer est le problème de l'environnement. Notre parcours va impacter seulement de Gemenos à Cuers, soit 44 kms dans la pinède. C'est très important pour le débat.

### **Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Dans les réunions de travail entre Réseau Ferré de France, la communauté urbaine de Marseille et l'agence d'urbanisme de Marseille, les hypothèses se sont précisées au fur et à mesure. Nous n'avons pas tout à fait les mêmes hypothèses, notamment pour les deux passages à l'air libre dans Marseille. C'est ce qui explique que, dans le dossier support, Réseau Ferré de France a précisé que, pour ce scénario approfondi, le temps de parcours était de 3 h 50 et le coût de 5,6 milliards.

### **Bernard DESTROST, secrétaire de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges**

Je rappelle à Monsieur Vallette que l'objet du débat public est de débattre de l'opportunité de créer une ligne à grande vitesse. Or Monsieur Vallette est déjà sur un scénario, un scénario qui passe par Marseille.

Dans l'hypothèse où l'itinéraire par Marseille ne serait pas retenu, quid de votre position concernant le financement et l'aide apportée au développement de cette ligne ?

### **Philippe MARZOLF**

Le débat public doit débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales caractéristiques. Il faut quand même parler de caractéristiques et pas uniquement d'allégorie au TGV.

### **Claude VALLETTE**

Réseau Ferré de France nous dira quelle conclusion il va donner à ce débat. A ce moment-là, on verra quelles sont les solutions présentées par Réseau Ferré de France. On a essayé de réfléchir à tous les problèmes qui se posaient, l'environnement, la desserte TGV, les aéroports, l'avenir de nos communautés, l'avenir d'Aix-Marseille, etc. pour déterminer la solution qui nous semble la meilleure et la moins traumatisante. Si ce tracé est retenu, la cuvette de Cuges n'est pas impactée.

**Bernard DESTROST**

Vous ne m'avez pas répondu clairement. Si le TGV ne passe pas par Marseille, quelle sera la position du maire de Marseille ?

**Claude VALLETTE**

Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui. On doit avoir un consensus des métropoles ; nous n'en sommes pas à ce stade du débat. En plus, je ne peux pas présager de sa réponse.

**Anne-Marie TABUTAUD, confédération syndicale des familles des 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille**

La CSF a toujours préconisé les transports collectifs, qu'ils soient urbains ou ferroviaires, leur développement, leur amélioration et leur accessibilité à tous, car ils sont la seule alternative au « tout voiture ». Concernant le projet de Monsieur Gaudin, nous sommes inquiets pour les riverains de la voie ferrée en particulier vers St Marcel : qu'est-ce qui est prévu, quand on sait qu'un TGV circule au moins à 250 ou 280 kms/h ?

**Claude VALLETTE**

Aujourd'hui, les nuisances sont considérables. Une troisième voie a déjà été votée. Il faut appeler de nos vœux la construction de cette 3<sup>ème</sup> voie le plus vite possible, avec le traitement qui l'accompagne. Le TGV passera à 200 kms/h et non à 350 kms/h. Sur le principe, il faut que l'on puisse avancer sur le TER Aubagne-Marseille. L'avantage de notre système, c'est que la voie sera polyvalente jusqu'à Aubagne et permettra de faire circuler toutes sortes de trains ou de sortir sur la voie actuelle, classique, notamment pour rejoindre Marignane. Donc, aujourd'hui, premier effort : essayer de traiter le mieux possible dans cette perspective du TGV en améliorant un couloir de nuisances qui, aujourd'hui déjà, est trop important pour les riverains.

**Anne-Marie TABUTAUD**

Va-t-on exproprier les riverains ?

**Claude VALLETTE**

Personne ne sera exproprié.

**Philippe MARZOLF**

Je pense qu'on est trop en amont du projet pour savoir qui pourrait être exproprié.

**Anne-Marie TABUTAUD**

Sachez que la CSF travaille activement pour le développement des transports ferroviaires régionaux. Nous siégeons au conseil régional de concertation et au comité de lignes. Pour nous, la 3<sup>ème</sup> voie est primordiale pour la région. Ce qui est important, et je remercie les initiateurs de ce débat, c'est de permettre à la population de s'exprimer en amont : c'est elle qui habite la région et qui va payer.

**Olivier LATIL D'ALBERTAS, en charge de l'économie et des déplacements à la communauté urbaine de Marseille**

Dans notre conception, qui est l'une des hypothèses approfondies par Réseau Ferré de France, tout repose sur l'idée qu'il y a une interconnexion très forte entre tous les investissements publics sur les transports. On ne peut pas imaginer que l'on va d'un côté investir sur le métro-tramway, de l'autre sur le TER, de l'autre sur la LGV. Il faut que tout soit mis en synergie. De toute façon, il y a trop peu d'argent public pour qu'on se permette de ne pas rechercher les synergies. De notre point de vue, il faut faire dans Marseille des investissements LGV qui vont être en synergie avec les investissements qu'il faudra faire de toute façon pour les TER. En faisant cela, je pense que, au vu des coûts au km qui sont prévus, on aura une capacité à mieux traiter les impacts environnementaux des voies, notamment les nuisances sonores.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Madame, vous évoquez la partie St Marcel-La Penne sur Huveaune, qui fait l'objet de la troisième voie. Dans l'hypothèse qui est faite, à la sortie du tunnel qui passe au droit de Blancarde, les TGV vont arriver sur les voies existantes à la vitesse de 130 kms/h, c'est-à-dire à la vitesse des trains actuels. C'est l'hypothèse prise par Réseau Ferré de France. On parlait tout à l'heure d'hypothèses de la communauté urbaine de Marseille. Dans ce secteur, nous avons gardé la vitesse actuelle de la ligne et nous envisageons de mettre à terme une 4<sup>ème</sup> voie qui viendrait se rajouter.

**M. JACQUET, Stop Nuisances Cuers**

Vous avez prôné un scénario en disant que son prix était équivalent à celui des autres scénarios. C'est faux, car ce scénario coûtera 7 milliards d'euros d'après la SNCF. A ces 7 milliards d'euros, il faudra ajouter la gare souterraine de la Blancarde et un tracé en tunnel avec toutes les incertitudes géologiques que l'on connaît. Vous rentrez dans du gryère et vous ne savez pas du tout où vous allez ! C'est un tracé qui va déboucher sur Cuers, dans une gare dite « des betteraves », à 25 kms du centre ville de Toulon : cette gare ne rendra pas service aux Toulonnais, puisqu'ils vont perdre les 25 minutes qu'ils auront gagnées en arrivant par le trajet Toulon Nord-Cuers. Vous avez fait un beau plaidoyer pour Marseille, mais vous n'avez pas tenu compte de la ligne Marseille-Nice. Vous soignez votre ville. Le coût est exorbitant.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Nous avons estimé le coût du scénario approfondi n°3 à 5,6 milliards d'euros. Les coûts que vous évoquez proviennent d'études qui ont été réalisées dans le courant de l'automne, où les hypothèses

étaient différentes, notamment avec des tunnels complets entre la LGV Méditerranée et la zone d'Aubagne. Avec ces hypothèses, nous avons des estimations entre 6 et 7 milliards d'euros. Mais, dans l'hypothèse que l'on vous a présentée tout à l'heure, et qui est issue des contacts avec la Communauté urbaine de Marseille, nous affichons 5,6 milliards d'euros.

### **Claude VALLETTE**

Quel serait l'avantage d'avoir l'Arbois et Aix en ligne pour Marseille ? pour Toulon ? pour Nice ? Ce sont ces trois types d'avantages ou d'inconvénients en fonction des tracés que nous avons développés.

### **Olivier LATIL D'ALBERTAS**

Quelques mots pour répondre à la critique « c'est un projet purement marseillais ». Nous avons essayé de nous positionner sur la fonctionnalité, sur la desserte, on répond pour les usagers des différentes villes de la région. Encore une fois, si tout le monde n'est pas d'accord, ce projet ne se fera pas.

De notre point de vue, tous les TGV « jonction » (c'est-à-dire tous les TGV qui ne sont pas des directs Paris-Nice), auront besoin de la clientèle marseillaise pour être remplis. Il faut bien comprendre que, quand on ne passe pas par Marseille, pour prendre ces clients, on devra redescendre de la ligne et remonter, ce qui représente 30 minutes perdues sur toutes ces liaisons. Tous les TGV « jonction » perdront 30 minutes si on ne traverse pas Marseille. Cela se comprend assez bien : la géographie l'impose. Vous arrivez de Nice : il faut redescendre et remonter. Je pense que cet enjeu intéresse l'ensemble des villes de la région.

Concernant Toulon, dans un système comme celui-là, on désolidarise l'ensemble des clientèles d'un côté avec Nice-Toulon et de l'autre avec Marseille-Aix. Ce schéma est extrêmement différent. Toulon pourra s'associer à Marseille en termes de clientèle. Vous pourrez avoir des TGV qui partiront de Toulon Centre. Ils ne s'arrêteront pas à Cuers, ils prendront les clients de Marseille et ils iront directement à Paris. C'est la seule solution qui permet aux Toulonnais de passer des 3 heures 51 actuelles à 3 heures 25.

### **Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Sur cette présentation, il manque le scénario approfondi n°3.

Dans la problématique du positionnement par rapport à la gare d'Aix TGV, vous avez deux options.

Si nous avons un débranchement au nord d'Aix-TGV, cela veut dire que, dans les Marseille-Nice, Aix TGV est en ligne.

Par contre, dans le schéma qui ne figure pas sur le transparent, et vous imaginez le trait horizontal qui viendrait sous Aix-TGV, la fonctionnalité n'est pas du tout la même, cela veut dire que Aix-TGV serait en ligne par rapport à l'ensemble des missions, que ce soit Marseille ou la Côte d'Azur. Ce sont deux points importants qu'il faut souligner.

**Philippe MARZOLF**

Nous passons à l'auditionné suivant, Mme Joissains, présidente de la communauté du pays d'Aix-en-Provence, pour 10 minutes.

**Mme JOISSAINS, présidente de la communauté du pays d'Aix-en-Provence**

Bonjour à tous. La communauté du pays d'Aix, que j'ai l'honneur de représenter aujourd'hui ainsi que la ville d'Aix-en-Provence, va vous dire en quatre points rapides quelle est sa position.

Premièrement, je me félicite de ce débat, parce que la communauté qui représente 130 000 ha et 350 000 habitants, avec la ville centre d'Aix-en-Provence qui est la 4<sup>ème</sup> de la région, n'a pas été associée au comité de pilotage. Cela est fort dommage, parce que nous entendons prendre toute notre part à ce débat sur la LGV, parce que la ville d'Aix est au cœur du débat, quels que soient les tracés.

Deuxièmement, nous sommes tout à fait conscients de la nécessité de cette LGV qui doit permettre à terme de relier l'Italie à l'Espagne. Notre territoire en a le plus urgent besoin, ne serait-ce que parce que les transports en commun doivent très rapidement prendre la relève de tous les autres modes de transport. La SNCF nous paraît être la mieux habilitée à mailler tout le territoire. Nous menons sur notre territoire une politique qui vise à donner la préférence à tout ce qui est Réseau Ferré de France.

Troisièmement, sur le tracé, nous nous sommes positionnés aux côtés des marseillais : ce n'est pas au moment où, après avoir fait appel à projet métropolitain et avoir été déclarés éligibles par le comité interministériel de la semaine dernière que nous allons abandonner nos amis marseillais. Entre nous, un TGV qui ne passerait pas par Marseille prendrait de grands risques quant à son tracé sur le devenir du territoire. C'est la position du président du Conseil général, du maire de Marseille et du maire d'Aix-en-Provence.

Maintenant, nous avons une position peut-être un peu originale, parce que nous pensons qu'il faut préserver autant que faire se peut l'environnement : nous sommes responsables devant les générations futures du devenir de nos territoires. Pourquoi ne pas étudier la possibilité d'utiliser les tracés existants des autoroutes et des réseaux ferrés, tout en préservant les jonctions dont on parlait à l'instant ?

Quatrièmement, nous pensons que faire la LGV, c'est bien, mais que l'on serait très avisé, en même temps que nous lancerons cette LGV, de prévoir les développements régionaux et interrégionaux sans lesquels les gens qui vivent à l'intérieur du territoire auront les pires difficultés à circuler. Par exemple, nous ne sommes pas du tout préparés à accueillir Ister à Cadarache, alors que c'est le plus grand projet scientifique des 20 prochaines années. A l'intérieur du territoire, on se déplace mal ou on ne se déplace pas du tout. Nous sommes obligés de privilégier la voiture, ce qui n'est pas du tout de notre goût, parce qu'en termes de pollution, en termes de délais de déplacement, nous sommes et nous serons à la traîne.

On ne peut pas gérer un problème sans prendre en considération l'autre. C'est pourquoi j'avais interpellé Bernard Gyssels. Oui pour la LGV, mais pourquoi ne pas mettre en place rapidement une liaison rapide sur Marseille et Nice et pourquoi ne pas prévoir une ligne régionale qui relierait Gap à Marseille, ce qui permettrait d'atténuer la pression sur l'immobilier et de libérer des territoires

pour loger les personnes dont on a besoin dans nos entreprises. Le problème ne doit pas être pris isolément, mais dans sa globalité.

**Jean-Charles DROUET, enseignant**

J'ai une contribution écrite à vous faire passer.

Vous parlez de desservir Toulon, Marseille, la gare d'Aix, etc. pour remplir les trains. Pourquoi n'avez-vous pas séparé la liaison vers Nice le plus rapidement possible, c'est-à-dire en s'enfilant le long de l'ancienne voie ferrée de Meyrargues, etc. D'autre part, vers le sud, pourquoi n'améliorez-vous pas la ligne Marseille-Toulon, de façon à ce que de Toulon jusqu'au tunnel des Pennes-Mirabeau, on puisse passer très vite et ensuite faire une liaison Toulon-Fréjus qui permette des TER rapides. Pourquoi voulez-vous à tout prix construire une gare à Cuers qui, quand on discute avec les gens de Toulon, ne soulève pas un enthousiasme délirant ?

**Mme JOISSAINS**

La communauté du pays d'Aix s'est positionnée, après avoir pris l'accord de toutes nos populations, contre un tracé par Val de Durance et contre un tracé par le Val de l'Arbois.

Par ailleurs, nous pensons que, pour aller rapidement à Nice, il faut faire un TGV qui ferait Lyon-Nice. Cela réglerait tous les problèmes. Si un TGV passe par nos régions, il ne peut pas occulter la ville de Marseille qui est la première ville de la région : ce serait ridicule. Donc, soit on fait un TGV Lyon-Nice, soit on fait un vrai TGV qui prend en considération tous les besoins du territoire

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

La solution que vous évoquez fait partie de la famille des scénarios à trois axes, pour lesquels les gains en voyageurs sont moins bons que ceux de la famille à deux axes. Les études ont montré que ces scénarios étaient moins intéressants globalement que ceux de la famille à deux axes.

Si je peux me permettre, je voudrais revenir sur les trois scénarios approfondis et préciser leurs avantages et leurs inconvénients.

**Philippe MARZOLF**

Vous avez deux minutes.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Le scénario Nord Arbois permet des relations Aix-Nice en 1 h, la gare Aix-TGV est en ligne entre Marseille et Nice.

**Mme JOISSAINS**

Monsieur Gyssels, je vous aime beaucoup et nous sommes très copains, mais vous ne me ferez pas avaler votre truc technocratique. Je ne veux pas d'un décroché sur Aix. Vous avez suffisamment abîmé nos territoires. Nous avons une agriculture très performante. Nous avons des AOC et moi, je ne suis pas prête à brader mes terres agricoles pour une LGV qui passerait beaucoup mieux par Marseille ou par Lyon-Nice.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Je poursuis : dans le scénario Nord Arbois, tous les TGV province-province qui desservent St Charles avant de se prolonger vers la Côte d'Azur pourraient desservir la gare Aix-TGV. Une gare nouvelle pourrait être envisagée au sud de la communauté d'Aix, qui permettrait notamment des liaisons Marseille-Aix en 20 minutes en TER grande vitesse.

Le scénario Sud Arbois place la gare Aix-TGV en ligne par rapport à la desserte Côte d'Azur. La desserte d'Aix-TGV pourrait donc, dans ce cas, se répartir entre les TGV Méditerranée et la LGV PACA. Par contre, elle ne serait pas en ligne entre Marseille et Nice, puisqu'elle est au-dessus. C'est un inconvénient. Des navettes spéciales devraient être mises en place pour relier les pôles régionaux de Marseille, Toulon et Nice. Pour desservir l'agglomération d'Aix par le TGV, une gare nouvelle pourrait être envisagée dans le pays d'Aix à l'est.

**Jean-Pierre SAEZ, maire de Venelles, vice-président délégué à l'environnement de la communauté du pays d'Aix**

Le 16 mai 2003, les 34 maires de la communauté et les 141 délégués communautaires ont demandé à madame le président de bien faire connaître notre point de vue que le territoire du pays d'Aix avait été suffisamment saccagé par les passages d'autoroutes (A7, A8, A51) et du TGV Méditerranée. Aujourd'hui, nous avons en cause, parmi les tracés, le plus grand massif forestier du département (35 000 ha), avec Concorce Ste Victoire. Nous avons convaincu tous les acteurs et notamment les chasseurs que Natura 2000 était un rempart contre les prétentions de Réseau Ferré de France à saccager ce massif emblématique que constitue Concorce Ste Victoire. La région PACA a connu depuis 40 ans une urbanisation immobilière, commerciale et industrielle. Et si aujourd'hui le progrès, c'était justement de respecter nos espaces naturels ?

**Catherine LEVRAUD**

Ce que vous venez de dire me va droit au cœur. J'ai beaucoup apprécié, Mme Joissains, ce que vous avez dit au nom de la communauté du pays d'Aix. Il me semble que le passage par Marseille relève du bon sens, mais ce que l'on autorise à Marseille, on l'interdit à Toulon. Quelle est la logique ? Nous souhaitons éviter les gares betteraves, les champs de parkings au milieu desquels on trouve des gares nouvelles. Les gares nouvelles créent une anti-utilité, pénible pour les usagers et les riverains. Les Aixois trouvent-ils commodes de prendre le TGV à l'Arbois ?

**Mme JOISSAINS**

Vous soulevez le problème de la D9, qui a fait couler beaucoup d'encre. Je suis contre le tout voiture, mais je crois que, quand on met en place des gares, il faut les accompagner d'aménagement du territoire. Or, à Aix-en-Provence, on nous a mis une gare qui nous sert et qui est très performante – j'aurais tort de dire le contraire – mais on arrive dans un no man's land. On a une voie qui ne mène nulle part parce qu'il y a un procès qui vient à peine de se terminer devant le Conseil d'Etat, qui nous a renvoyés devant l'habitant. Le débat a été tellement mal mené au début que nous sommes repartis comme en 14 pour 5, 6, 7, 8 ans. Lorsqu'on vient de la gare de l'Arbois, on met à peu près trois quarts d'heure pour rejoindre le centre ville. Je veux que Réseau Ferré de France – ils font un travail considérable et magnifique, et je les ai en remercie – prenne en considération l'aménagement du territoire. On n'a plus le droit de faire des gares n'importe où et n'importe comment. Maintenant, il faut que l'on s'associe tous dans un consensus d'aménagement du territoire.

**Philippe MARZOLF**

Si je peux me permettre, ce sont les collectivités qui font l'aménagement du territoire et pas Réseau Ferré de France.

**Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le train avenir du centre Car**

Nous militons pour la remise en service de Carnoules-Gardanne. Je voudrais vous dire à vous ainsi qu'au représentant de Monsieur Gaudin ma préoccupation. D'abord, je vous ai entendu dire que votre position était définitive. Aujourd'hui, vous avez le pouvoir, mais n'oubliez pas qu'il y aura des élections d'ici 20 ans. Par ailleurs, vous êtes une mairesse respectée et connue dans la région. Pourquoi êtes-vous contre un tracé qui passe au Nord, qui longe la Durance et qui file en direction de Nice ? Vous avez déjà des TGV qui ne s'arrêtent plus ni à Toulon ni à Marseille et qui filent directement à Paris. Nous proposons de les faire passer par Carnoules-Gardanne, en attendant une autre solution. Les TGV directs seront de plus en plus nombreux. Vous avez des TGV qui vont directement de Toulon à Paris qui ne passent plus par Marseille et qui sont pleins en permanence. Ne pensons pas qu'il faut que tout le monde passe par Marseille, parce que c'est Marseille. Le problème n'est pas là ! Si vous faites une ligne qui suit la Durance et qui va directement à Nice, si vous faites l'électrification de Carnoules-Gardanne pour passer certains TGV par là, vous allez automatiquement dégager les voies du littoral et permettre une multiplication des TER. Je vous invite à accepter de remettre toutes ces questions au débat. Ne dites plus, comme Monsieur Falco, « c'est nous qui avons l'argent, c'est nous qui décidons ». C'est l'argent des contribuables, ne l'oubliez pas.

**Mme JOISSAINS**

Je n'ai pris aucune décision. La décision ne m'appartient pas. Je suis porteur de ce que m'ont dit les électeurs et les 34 maires de la communauté du pays d'Aix. Ce message, je l'ai fait mien, parce que je pense que c'est un message d'efficacité. Comment peut-on penser occulter d'une ligne TGV aussi importante la ville la plus importante de la région ?

**Jean-Claude PERNOUD**

Vous n'avez pas écouté ce que je vous ai dit.

**Mme JOISSAINS**

Alors, reposez votre question.

**Jean-Claude PERNOUD**

Vous n'avez pas besoin de faire passer un TGV par Marseille dans la mesure où tous ceux qui sont dedans vont directement de Nice à Paris.

**Mme JOISSAINS**

Nous avons 67 000 ha de forêts et nous n'envisageons pas une seconde de laisser abîmer notre territoire par une deuxième ligne à grande vitesse. Vous avez une manière de voir les choses, permettez-moi d'avoir une manière très différente de les voir et de me sentir complètement concernée par les générations futures. L'efficacité veut que la ligne passe par Marseille et, en plus, cette efficacité permet de respecter un territoire qui a déjà beaucoup donné.

**Un participant**

60 % de l'électricité de cette région est produite sur le territoire du pays d'Aix, tout simplement parce qu'il y a 40 ans, on a creusé le canal EDF. Les autoroutes, Réseau Ferré de France, le canal EDF, cela fait beaucoup, pour alimenter l'est de la région qui n'a pas fait d'infrastructures de ce type. Si vous les voulez, vous les prenez.

**Pierre SEUX, association TGV (un train entre Gardanne et le Var)**

J'habite Trets et je n'ai pas eu de débat avec mon maire pour savoir si on voulait la LGV dans la vallée de l'Arc. Je pense que les 34 maires ont suivi, grosso modo, une orientation qui était dirigée, qui était partisane.

Dans 20 ans, la population nouvelle de la région PACA ne sera plus dans les grandes villes de bord de mer, mais dans le centre Var et le haut Var. Déjà, nous qui habitons dans la région de l'Arc et ailleurs, nous souffrons pour aller à Marseille ou à Aix pour prendre le TGV. Qu'en sera-t-il dans 20 ans ?

**Mme JOISSAINS**

Nous avons voté en conseil de communauté un vœu unanime (le maire de Trets a voté favorablement) les positions que je défends aujourd'hui.

**Michèle CHAIX, présidente de Stop Nuisance Cuers, vice-présidente du collectif TGV Sud Var**

Bonjour. Nous pensons exactement la même chose que vous alors que nous ne sommes pas encore impactés. Nous allons l'être. Vous voyez les dégâts que cela peut faire chez vous. Une gare betterave dont personne ne veut et qui ne servira absolument pas, puisque Toulon et Marseille ont déjà les effets du TGV Méditerranée. Cette gare betterave ne sera pas gare betterave, mais elle sera gare AOC. Ce n'est pas du tout un aménagement du territoire.

Je voudrais demander à Monsieur Gyssels (que nous aimons bien aussi) de confirmer si le tracé Ferrier implique 28 kms de tunnel, dont 14 kms en bi-tubes. C'est bien le tunnel, mais il débouche dans la plaine de Cuers : nous sommes contre. Je me fais l'écho de toutes les personnes qui m'entourent.

Mme Joissains, je vous admire et j'espère que nous arriverons au même résultat que vous.

**Bernard DESTROST, secrétaire de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges**

Après avoir entendu tous les intervenants qui se sont succédé, on constate que chacun essaye de défendre son pré carré. Je demande à Mme Joissains d'avoir un peu de modération dans ses propos : ne méprisez pas les gens qui n'habitent pas en pays d'Aix.

Il existe une gare à l'Arbois. Monsieur Vallette a fait exprès d'ignorer le tracé sud. Cette gare de l'Arbois a été conçue avec des amorces de voies en direction de Nice. Elle nous a coûté je ne sais pas combien de millions. La gare St Charles a été réaménagée, à grands frais. Le coût du passage par Marseille va augmenter l'addition : ce surcoût sera payé à hauteur de 25 % par les habitants de la région.

**Mme JOISSAINS**

D'abord, je ne méprise personne. Si vous me connaissiez mieux, vous n'auriez pas osé employer ce terme. Ensuite, je vous dis clairement que le pays d'Aix a déjà beaucoup donné. Nos agriculteurs sont très inquiets. C'est un point qui me paraît essentiel. Je suis porteur non pas seulement d'un message personnel, mais d'un message que l'on m'a demandé de transmettre. Enfin, je ne conçois pas une gare économiquement viable qui occulte la première ville de la région. Je crois que l'on peut perdre 10 minutes pour passer par Marseille. Il y a une autre solution : je vous l'ai dit tout à l'heure. Si on veut vraiment occulter Marseille, pourquoi ne pas faire une ligne directe Paris-Lyon-Nice ?

**Claude VALLETTE**

D'une part, la gare de la Blancarde est incluse dans les coûts qui sont annoncés. D'autre part, des travaux considérables sont engagés à St Charles et à la Blancarde pour l'interconnexion avec les TER, etc. Notre projet prend en compte tous ces investissements.

**Une représentante de Réseau Ferré de France**

Les deux gares qui sont prévues dans le Var et une ligne nouvelle est-ouest peuvent permettre de résoudre les principaux problèmes d'accessibilité du Var.

La gare Nord Toulon serait connectée au réseau TER et desservie fréquemment par des TGV et des TER. C'est plus de choix pour les habitants qui résident au nord et à l'est de l'agglomération. C'est plus de population à proximité d'une gare. C'est aussi deux fois plus de trains dans l'agglomération de Toulon (de 14 à 36 trains). C'est également des destinations nouvelles vers la province et vers l'Europe. La gare nouvelle de Nord Toulon atteindrait une fréquentation de 2,4 millions de passagers, soit l'équivalent de la gare d'Avignon aujourd'hui.

**Jean-Claude PERNOUD**

Il n'y a aucune communication entre le Centre Var et cette gare de Toulon Nord. L'Insee vous prouve que la population a augmenté de 40 % sur le Centre Var et que ces populations n'ont pas d'autres solutions pour circuler que les voitures. Où mettez-vous les voitures en arrivant à Toulon Nord ?

**Une représentante de Réseau Ferré de France**

La gare nouvelle de l'est Var : une population accessible supplémentaire de 98 000 personnes. Cela représenterait 3 fois plus de TGV qu'actuellement. On atteindrait 1,1 million de voyageurs, soit l'équivalent de la gare d'Aix TGV aujourd'hui.

**Philippe MARZOLF**

Je vous propose de passer la parole à l'auditionné suivant : Monsieur Giraud, Directeur des Etudes d'urbanisme à la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur. Vous avez dix minutes.

**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**

Je suis chargé de vous faire part de la position de la communauté de Nice Côte d'Azur sur le projet de LGV PACA.

En introduction, je rappelle qu'à la différence de la partie ouest de la région, Nice n'est pas encore desservi par le TGV.

La ligne LGV PACA offre une opportunité de développement et d'aménagement par sa mise en réseau à l'échelle de l'Europe, par une desserte à grande vitesse et à grande capacité des agglomérations et des conurbations urbaines de la région PACA avec les capitales régionales, nationales et européennes. Le réseau LGV deviendra un outil de développement durable pour l'agglomération s'il répond aux trois fonctionnalités suivantes, hiérarchisées par ordre décroissant.

Première fonctionnalité, l'impérative nécessité pour le réseau à grande vitesse de connexion avec l'Europe du Nord compétitive en temps et en capacité avec les autres modes de déplacement et principalement avec l'aérien. C'est un élément fondamental pour nos territoires qui se développent sous l'effet de l'héliotropisme autour de l'arc méditerranéen et qui sont, comme l'agglomération de la Côte d'Azur, mal desservies par les infrastructures ferroviaires nationales et dont les infrastructures routières et aéroportuaires existantes seront saturées.

Deuxième fonctionnalité, la mise en réseau est-ouest de pôles urbains de métropolisation en devenir des rivages de la Méditerranée, pour compléter le développement dû l'héliotropisme par un générateur complémentaire de richesses.

Troisième fonctionnalité, la reconfiguration locale d'une infrastructure ferroviaire pour offrir une offre de service en transport public qui couvre l'ensemble des déplacements.

Autre point que nous voudrions préciser, le phénomène de métropolisation de l'arc méditerranéen s'est construit sur un développement des villes existantes qui sont devenues aujourd'hui des agglomérations et qui seront demain des conurbations par agrégation de ces dernières. Cela amènera vraisemblablement à terme un glissement du centre de gravité des villes vers le niveau 1 de ces conurbations en gestation, pour lesquelles il faut anticiper les futurs centres d'échanges.

La LGV doit répondre aux nécessités d'aujourd'hui avec la desserte nord-sud et de demain avec l'accompagnement du développement des agglomérations et des conurbations urbaines et leur nécessaire mise en relation.

L'agglomération Nice Côte d'Azur est la 5<sup>ème</sup> aire urbaine de France, elle compte 500 000 habitants et est inscrite dans une conurbation d'environ 1 million d'habitants de la Napoule à Menton et englobe l'Etat de Monaco. Elle est la 2<sup>ème</sup> conurbation de la région PACA après Aix-Marseille-Toulon. L'agglomération Nice-Côte d'Azur voit se dessiner à court terme un risque de marginalisation si elle reste enclavée. A l'échelle ferroviaire, notre agglomération souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille et la saturation du réseau existant empêche le développement du TER. En l'absence de capacité suffisante offerte en l'état actuel par le réseau ferroviaire, la concentration des flux sur le réseau conduit à la saturation de l'autoroute A8. Côté air, à l'horizon 2010, notre aéroport international Nice Côte d'Azur sera lui aussi saturé.

Dans ce contexte, la réalisation de la LGV constitue un atout majeur ou un handicap rédhibitoire, selon que son tracé, son utilisation et la rapidité de sa réalisation permettront ou non à la capitale départementale et à son agglomération de jouer son rôle.

Aussi, le 1<sup>er</sup> enjeu pour l'agglomération Nice Côte d'Azur et plus largement la conurbation de la Côte d'Azur est d'abord d'assurer une liaison ferroviaire compétitive avec l'Europe du nord. Il est fondamental pour son développement et pour son avenir fondé sur l'économie touristique.

Elle doit, dans un premier temps, être desservie depuis Paris par une LGV compétitive avec l'aérien, c'est-à-dire en 3 h 30 voire 3 h 40, comme s'y étaient engagés les politiques au dernier comité d'orientation, pour réorienter la vocation de ce dernier vers l'international.

Ensuite, il convient, le plus rapidement possible, de réaliser le prolongement jusqu'en Italie, prolongement qu'il faut intégrer d'ores et déjà au projet : la LGV PACA est un projet de ligne depuis le TGV Méditerranée jusqu'à la frontière italienne. Elle permettra, avec sa connexion avec les réseaux italiens, une mise en relation rapide avec les bassins génois et milanais et, dans une

moindre mesure, avec l'Europe du Nord et avec l'Europe centrale. Pour la conurbation de la Côte d'Azur, une fois réalisée dans sa totalité, elle permettra la mise en place d'un véritable réseau ferroviaire maillé comprenant 2 lignes est-ouest qui assurera les fonctions de desserte européenne et de desserte locale, avec une vocation TER prioritaire de la ligne existante entre St Raphaël et Vintimille. En quelques mots, il est indispensable pour la conurbation azurée que ce projet consolide les fondements économiques de notre territoire régional avec une desserte compétitive avec Paris et l'Europe du Nord pour l'ensemble du territoire, dont la conurbation azurée. Ensuite, dans un deuxième temps, permettre les relations rapides et capacitaires avec l'Italie et décliner en dernier lieu un projet plus localisé de développement interne du réseau ferroviaire. Cette hiérarchisation des fonctionnalités de la desserte TGV et de leurs attendus est pour l'agglomération de la Côte d'Azur fondamentale.

Après avoir énoncé les enjeux et les avoir hiérarchisés, j'en viens aux attendus. L'agglomération entend se positionner sur les différentes hypothèses de tracés et souhaite affirmer les conditions de réussite de ce projet qui détermineront sa participation financière.

- L'agglomération souhaite sortir de son isolement et être enfin raccordée au réseau européen de la grande vitesse tant au nord qu'au sud. Cette position stratégique au cœur des échanges européens permettra à l'agglomération d'asseoir son développement économique avec des opérations d'intérêt national comme la plaine du Var.

### **Philippe MARZOLF**

Il vous reste deux minutes.

### **Patrick GIRAUD**

Le temps de parcours théorique Paris-Nice en 3 h 30 voire 3 h 40. La question des vitesses entre Paris et Nice est si importante pour l'agglomération et les Alpes-Maritimes qu'une perte de temps par des tracés ou des arrêts imposés serait considérée comme pénalisante et inacceptable. Le TGV ne doit pas être un omnibus. Il est important de le rappeler avec force. Le premier souci des habitants des Alpes-Maritimes et de nos visiteurs de l'Ile-de-France par exemple est de pouvoir se rendre à Paris dans des trains suffisamment nombreux, circulant à une vitesse attractive par rapport à l'avion et sans arrêt jusqu'à Paris.

Les autres conditions sont :

- le renforcement du pôle multimodal St Augustin connectée à l'aéroport ;
- une capacité pour la LGV garantie ;
- la création d'une ligne prioritaire à la LGV sur l'ensemble du parcours sans mélange pénalisant de trafics ;
- des délais raisonnables de réalisation (si l'agglomération est consciente qu'il faut compter sur 15 ans pour mener un projet d'une telle envergure, elle restera vigilante sur les tracés qui seront retenus, sur les risques des DUP à mener et sur les importants travaux qui seront proposés et

qui ralentiraient automatiquement ce projet sans apporter la moindre amélioration de service ou la moindre protection de l'environnement) ;

- une rentabilité à sauvegarder. Avec 3 millions de passagers supplémentaires attendus pour moins de 190 kms de voie nouvelle, ce projet LGV est reconnu comme l'un des plus rentables. Cette rentabilité permet de déterminer le niveau de participation du maître d'ouvrage public ou privé et par différence le montant des subventions publiques. Dès lors, l'agglomération intéressée par la réalisation de ce projet sera très vigilante aux tracés et travaux proposés susceptibles de porter atteinte à cette rentabilité.

Je vous remercie.

### **Gaston GARENNE, association Le train avenir du Centre Var**

Si vous aviez été présent la semaine dernière à Nice, vous auriez entendu le représentant des chemins de fer italiens nous faire un exposé très intéressant mais nous signifiant qu'il se moquait du raccordement avec la France. Vous auriez également appris que les chemins de fer italiens font de la grande vitesse et du fret sur les mêmes voies.

### **Philippe MARZOLF**

De la grande vitesse à 200 kms/h.

### **Patrick GIRAUD**

Personnellement, je travaille avec les gènois et les turinois. Par ailleurs, en 2010-2013, l'agglomération niçoise sera à 2 h 30 de Milan.

### **Claude JULLIEN, FNAUT PACA (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)**

Je me demande si, depuis le début du débat, on ne se gargarise pas de mots à propos de la prolongation sur l'Italie. Certes, les Italiens sont en train de construire une ligne à l'intérieur des terres, au sens propre (quasiment exclusivement en tunnel), mais il faut bien voir de quelle situation ils partent. Ils avaient au départ une ligne à voie unique de Sanremo à Gênes, qui supportait une centaine de TER. Le but, c'est de conquérir une ligne avec une meilleure fiabilité et, si possible, avec un peu plus de trafic, mais ils se retrouvent avec une double ligne électrifiée presque entièrement en tunnel, sur laquelle on reporte déjà plus d'une centaine de TER. Avec cette ligne nouvelle entre Gênes et Vintimille, les Italiens s'efforcent de retrouver le niveau actuel de la ligne côté français. Ce n'est pas mirobolant. En plus, il ne faut pas oublier que côté français, avec la mise en service du tunnel de Monaco, on n'a pas le droit de croiser des produits dangereux avec les voyageurs. C'est également le cas côté italien. Je peux vous garantir que, dans ces conditions, la capacité d'une ligne chute fortement. Parler de connexion avec l'Italie, d'accord, mais il faut avoir conscience que, de Nice à Gênes, on ne pourra pas vraiment améliorer les choses.

**Philippe MARZOLF**

Quelle est la durée actuelle du trajet en train Nice-Gênes et quelle sera la durée quand la nouvelle ligne italienne sera opérationnelle ?

**Claude JULLIEN**

Il est vrai que l'on pourra proposer des trains directs entre Gênes et Sanremo, qui rouleront à une vitesse de 200 kms/h, mais, sachant qu'il faudra passer plus de 100 TGV à la journée, avec une forte densité aux heures de pointe, il y aura très peu de sillons libérables pour des trains qui rouleront à 200 kms/h. La situation du côté italien n'est pas mirobolante et je comprends que les Italiens disent qu'ils se moquent de la connexion avec la France.

**Un participant**

Nice-Gênes, 200 kms, 4 h 30. Marseille-Gênes, 400 kms, 7 heures.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Le train Marseille-Gênes met 6 heures actuellement. Avec la LGV, il mettrait 3 h 15.`

**Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur Giraud. Je vous propose d'écouter l'auditionné suivant : Jean-Pierre ESTELA, Vice-Président du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement. En dix minutes, vos 22 transparents vont être difficiles à passer.

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

Mesdames et messieurs, bonsoir. En introduction à mon propos, je voudrais citer Jacques Lévy, professeur à l'université de Reims : « Les questions de transports pourront de moins en moins être traitées du seul point de vue des infrastructures, mais devront prendre en compte d'emblée l'ensemble du domaine des mobilités dans leurs dimensions individuelle et collective, économique et sociologique, matérielle et idéale. »

L'Europe est le niveau pertinent pour le succès de cette ligne et surtout une source de financement incontestable. Actuellement, ce n'est pas le cas. Une nouvelle ligne pour vivre en PACA. J'insiste bien sur « un élément essentiel d'un réseau de transport ». C'est bien un réseau de transport qu'il faut construire en région PACA, c'est-à-dire un réseau avec tous les modes : Corail, TGV, TER, bus et voiture.

Cette photo du Thalys illustre ce que disait Monsieur Gyssels tout à l'heure : dans la plupart des cas, la voie de TGV se trouve en bordure de l'autoroute.

Vous avez ici un dessin qui démontre l'impact au sol d'une voie TGV et d'une autoroute à 2 voies trois voies. Selon les dires de l'UIC, l'impact est nettement plus conséquent pour les autoroutes. Le train utilise trois fois plus d'espace pour le transport de voyageurs et dix fois moins pour le transport de marchandises.

En outre, le TGV est le mode de transport le plus sûr au monde, grâce à une moyenne de 0,06 mort par milliard de voyageurs-km. Le TGV est ainsi le champion du monde toutes catégories de la sécurité, avec une avance confortable sur le transport aérien, lui aussi très sûr. Notons également qu'au Japon, où le Shinkansen circule depuis 1964 à 240 kms/h, il n'y a jamais eu le moindre accident mortel.

Mieux vivre en PACA : pour un mode économe en énergie : le ferroviaire. D'après les chiffres du SNCB, l'avion et l'automobile sont infiniment plus pollués et plus consommateurs d'énergie que le train.

Depuis 1998, il y a un réseau TGV en France. Sur la page de garde de la revue TGV, vous avez cette carte où figurent les villes qui sont reliées par le TGV.

Il faut également prendre en compte la dimension interrégionale et régionale. Les petites villes de notre région ont besoin d'être reliées par des lignes de TER performantes.

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 ou 2030).

L'objectif prioritaire de la région PACA pour 2009 : 800 liaisons quotidiennes par les TER et Corail, Inter-cités, grâce à :

- une massification et cadencement des liaisons Toulon-Marseille ;
- la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie Aubagne-Marseille ;
- la réalisation de la 2<sup>ème</sup> voie Aix-Marseille ;
- la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie Cannes-Nice ;
- la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras

A court terme : 2009

Avec deux voies et une voie d'évitement, on permet l'utilisation des sillons avec des trains de vitesse différente et on améliore considérablement la circulation des trains et donc l'utilisation des sillons.

A moyen terme : 2012

On pourrait poursuivre la modernisation de la ligne existante en continuant des barreaux de 3<sup>ème</sup> voie et on pourrait envisager une ligne nouvelle Aix-Les Arcs en utilisant les gares existantes et partiellement les réseaux existants, quitte à modifier ces réseaux. Ceci dit, le but est de transférer sur la ligne Aix-Les Arcs tous les trains qui n'ont aucun intérêt à passer par Toulon et par Marseille. Je pense en particulier aux trains de marchandises qui vont directement vers l'Europe du Nord ou aux TGV qui actuellement relient directement Nice à Paris sans passer par Marseille, puisque, à Marseille, ces TGV prennent la virgule qui permet d'éviter la gare St Charles et de passer par la gare de la Blancarde.

A long terme : 2020, 2030

Sur les temps de parcours, on raconte beaucoup de choses. Je voudrais vous rappeler que la ligne Marseille-Paris est la ligne la plus rapide du monde en vitesse moyenne commerciale. Aucune ligne au monde ne circule à 250 kms/h de moyenne ! Aujourd'hui, Paris-Nice est comparable à Paris-Londres. Actuellement, Paris-Nice représente 40 % de parts de marché. Si on tombait, avec une amélioration de la voie existante, aux alentours de 4 heures 30, la part de marché monterait facilement à 50 % et, si le barreau entre Aix et les Arcs était réalisé, le trafic s'améliorerait fortement, puisque tous ceux qui prennent le TGV à Marseille le matin et qui ont le malheur d'être sur un TGV qui part de Toulon savent qu'il y a en moyenne 10 minutes de retard tous les matins.

### **Philippe MARZOLF**

Vous avez une minute pour conclure.

### **Jean-Pierre ESTELA**

Pour nous, il y a urgence et nécessité, et nous soutiendrons le réseau européen s'il s'appuie sur des réseaux régionaux (PACA, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon) fortement en cohérence les uns avec les autres. Le TGV doit être un train pour le plus grand nombre des résidents et des visiteurs de nos régions et des métropoles qui les structurent, aujourd'hui bien moins que demain.

Pour notre part, nous affirmons que la solution est dans une constante amélioration, une optimisation du réseau existant, conjuguée avec la réalisation d'une ligne nouvelle.

Nous sommes obligés, pour assurer notre développement dans la réalité de la fin de l'ère du pétrole, de réaliser un deuxième axe ferroviaire par l'intérieur du territoire et en même temps d'améliorer l'existant, c'est la priorité. C'est un objectif à court et moyen terme.

De même, nous devons planifier le doublement de celui qui existe sur le littoral. Marseille, Toulon et Nice, ligne nouvelle type rapport Ferrier ? C'est un objectif à long terme de 2020 à 2030.

Transport durable = transport acceptable. On ne fera pas de ligne TGV sans que les citoyens soient concernés et concertés. Merci de votre attention.

### **Pierre ROLBERT**

Il n'y a aucune raison de faire passer une LGV Nice-Paris par Marseille. Lorsqu'il s'est agi d'aller de Marseille à Lille ou de Marseille à Londres, jamais Paris n'a exigé que les trains passent par Paris, parce que c'est une aberration. Quand on va de Marseille au Mans, on évite Paris. Il n'y a aucune considération valable, sauf des petits intérêts catégoriels régionaux, locaux et politiques, pour faire passer une LGV entre Paris et Nice par Marseille. Les Niçois n'ont jamais admis la tutelle imposée des Marseillais. Si vous les faites passer par Marseille, ils ne seront pas contents. Il existe à Nice des forces centrifuges qu'il vaudrait mieux ne pas réveiller. La ligne directe partant du nord d'Aix et desservant Brignoles par le moyen Var et Nice est une solution politique et en même temps une solution intelligente.

**Jean-Pierre ESTELA**

Ou vous m'avez mal compris ou je me suis mal exprimé. Marseille a déjà le TGV ; Toulon a le TGV mais ne le sait pas ; Nice veut le TGV mais ne l'a pas. Quand vous regardez les temps de parcours pour Toulon, quel que soit le tracé retenu, l'amélioration sera minime. Par contre, si on continue à opposer Marseille, Toulon et Nice et si nous les socioprofessionnels ne savons pas raisonner calmement et non pas sur des représentations sociales, on aura certainement compris que l'on a tout à gagner à avoir des liaisons de plus en plus rapides entre Marseille et Paris, ce qui nécessite d'améliorer le tronçon entre Dijon et Paris où la signalisation impose une vitesse moyenne inférieure à celle qui est utilisée pour la partie sud de la ligne. Pour Marseille, l'horizon, c'est Barcelone, et pas forcément l'Italie. Pour le moment, demander à des Espagnols de faire Barcelone, Avignon, Lyon, Turin pour redescendre sur Florence et Bologne, j'avoue que c'est un pari audacieux : cela représente 600 kms supplémentaires. Même à 300 kms/h, cela fait 2 heures de plus.

**André PIT, association LGV PACA**

Si nos amis niçois souhaitent voir arriver directement sur la Promenade des Anglais les gens de Londres, il ne faut plus que l'on se casse la tête, il faut faire un TGV direct qui débarque sur la Promenade des Anglais.

Je regrette de ne pas avoir entendu parler d'une LGV est-ouest et non plus nord-sud. Si l'arc méditerranéen ne passait pas par Marseille, ce serait une galéjade de mauvais goût. Il faut savoir que Bruxelles a déjà tracé l'arc méditerranéen qui passe par Lyon, Turin et Milan et qui est financé. Si nous ne poursuivons pas la LGV PACA au-delà de Nice, nous n'obtiendrons pas les crédits européens et nous ne construirons jamais l'arc méditerranéen. Je souhaiterais que Réseau Ferré de France fasse un projet sérieux qui aille au-delà de Nice, avec un chiffre, parce que le chiffre entre Nice et Vintimille est de nature à rebuter tous les élus politiques qui tiennent à leur mandat.

**Philippe MARZOLF**

Je vous 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**

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**

Est-il normal, dans une optique d'aménagement du territoire d'un arc méditerranéen est-ouest, de demander aux contribuables de PACA de payer l'ensemble de l'aménagement ? Il me semblerait plus équitable de faire payer cet aménagement par la péréquation nationale, c'est-à-dire l'ensemble des Français.

**Philippe MARZOLF**

Nous avons demandé à la commission européenne de venir à la réunion thématique sur l'arc méditerranéen. Ils nous ont répondu que leur emploi du temps ne le leur permettait pas et, sur la question des financements, ils nous ont invité à nous reporter aux financements qui avaient été décidés par l'Europe (et où ne figure pas la LGV PACA).

**Jean-Pierre ESTELA**

La ligne Lyon-Turin sera financée, pour sa partie montagneuse, par l'Europe à hauteur de 50 % puisqu'il s'agit, paraît-il, d'un axe prioritaire. Pour la LGV Marseille-Nice, si les élus s'étaient mis d'accord en 92, la ligne aurait été financée à 100 %, puisque le TGV Méditerranée l'a été. Or aujourd'hui, nous sommes dans une autre épreuve financière. Il faut prendre en compte le fait que les déplacements en voiture dans 15-20 ans seront 4, 5, 6 fois plus cher qu'aujourd'hui : à cet horizon, nous serons bien contents d'avoir des trains.

**Une représentante de Réseau Ferré de France**

Le tableau de financement de la LGV PACA n'est pas arrêté : nous sommes trop en amont. Je vous donne, à titre d'indication, des éléments sur le schéma de financement du TGV Est. L'Etat a participé à hauteur de 40 % et les collectivités de 23 %. On pourrait imaginer le même mode de financement pour la LGV PACA.

**Bernard FONTAINE**

A la réunion de lancement, vous avez dit 15 % pour Réseau Ferré de France et le reste pour les collectivités territoriales.

**Une représentante de Réseau Ferré de France**

Non, la dernière fois, nous avons dit que Réseau Ferré de France participerait au financement de la LGV PACA à la même hauteur que pour les autres LGV, c'est-à-dire entre 10 et 20 %. Cela ne veut pas dire que les contribuables doivent payer le reste. Il reste l'Etat, l'Europe, le Luxembourg (dont la desserte est améliorée grâce au TGV Est).

**Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**

Vous avez oublié de mentionner la ligne Cannes-Grasse qui vient d'être inaugurée.

Par ailleurs, la ville de Toulon est incontournable : il faudra que la future LGV desserve Toulon Centre. Les usagers ne veulent pas d'une gare des betteraves, où qu'elle soit.

**Jean-Pierre ESTELA**

Je ne parle pas des lignes inaugurées, mais des projets.

Ensuite, je rappelle que le maire de Toulon a dit en séance publique le 8 mars que sa ville était desservie par 7 TGV par jour. Moi, j'apporte un démenti formel. Entre 5 h et 9 h du matin, il y a 9 liaisons TGV entre Toulon et Paris. Que vous preniez un TER à Toulon puis un TGV à Marseille, que vous preniez un TGV qui part de Toulon et va à Lyon en s'arrêtant à Marseille ou que vous preniez un TGV direct entre Toulon et Paris, le temps de parcours moyen oscille entre 3 h 50 et 4 h 29 (dont 20 minutes d'attente entre deux trains). Ces chiffres démontrent qu'aujourd'hui, Toulon est déjà reliée par le TGV. Je vous dirai même mieux : entre 7 h 50 et 9 h, il y a 4 TGV qui se suivent à 3, 5, 10 et 8 minutes d'intervalle. Ce n'est plus un cadencement, c'est une véritable rame de TGV. S'il y a des problèmes sur la ligne entre Toulon et Marseille, c'est parce que les TGV qui viennent de Nice bousculent les TGV qui partent de Toulon et comme il n'y a qu'un sillon, il y a des répercussions en chaîne.

### **Hubert CECCALDI, Académie de Marseille**

Je voudrais essayer de replacer le débat dans une perspective plus large, celle de l'évolution de l'Europe. Aujourd'hui, l'Europe à 25 se compose de 4 Europes différentes : l'Europe du nord, l'Europe de l'est, l'ancienne Europe autour de Bruxelles et l'Europe méditerranéenne. Les futurs marchés de l'Europe, ce sont la Méditerranée. Si nous ne construisons pas maintenant l'arc méditerranéen, c'est l'Europe qui ne pourra pas avoir son marché. C'est le TGV qui va structurer l'arc méditerranéen et non l'inverse. Prenez l'exemple du Japon : le Japon n'est devenu la 2<sup>ème</sup> puissance du monde qu'à partir du moment où le Shinkansen a fonctionné. J'ai vécu au Japon pendant 4 ans et j'ai vu comment le Japon s'est structuré autour de ses gares. Le Japon est un pays dynamique parce que les Japonais circulent très facilement et très rapidement. Tokyo, qui compte 25 millions d'habitants, n'a pas moins de 100 gares ! Je n'ai rien contre les Niçois : je suis né à Nice. Mais quand j'entends dire que la priorité est de faire un TGV entre Paris et Nice, je dis que l'on se trompe. Nous avons hérité de la toile d'araignée des chemins de fer qui a été construite au XIX<sup>ème</sup> siècle. Ainsi, la gare St Charles a été construite à une époque où le port autonome n'existait pas : seul existait le vieux port. Au moment où nous sommes invités à débattre de la construction d'une LGV PACA, nous devons nous demander : une LGV pour quel futur ?

### **Jean-Pierre ESTELA**

Je trouve dommage, pour ne pas dire plus, que des élus soient venus « faire leur numéro » et soient repartis sans écouter les participants. La politesse des rois, c'est aussi de s'écouter. Je remercie ceux qui sont restés, notamment Jean-Luc BENNHAMIAS.

### **Philippe MARZOLF**

Nous allons maintenant écouter le dernier auditionné : Michel GALLETZOT, membre de l'Association de Protection de l'Environnement sur la Commune de Vidauban et dans le Var.

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

Les départements des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône connaissent une fréquentation touristique qui plafonne. Le Var est désormais la 1<sup>ère</sup> destination touristique de France. On observe

aussi un phénomène qui tend à devenir récurrent depuis quelques années : il y a une baisse de la fréquentation dans les zones littorales et une hausse à l'intérieur des terres. La raison de cette situation est l'aspiration des gens à retrouver, quand ils sont en vacances, des lieux de villégiature où la qualité de vie et la beauté des paysages naturels l'emportent sur le béton et le strass des soirées jet set des zones littorales. Or le projet LGV tel qu'il nous est présenté viendrait consommer quelques-uns des espaces naturels les plus remarquables de la région, et notamment du département du Var, espaces qui a contrario pourraient constituer le « fonds de commerce » de toute une économie basée sur le respect de l'environnement et la mise en valeur des richesses écologiques exceptionnelles de certains sites. C'est pourquoi nous considérons qu'avec ce projet, le risque de tuer la poule aux œufs d'or est immense. Ceci est d'autant plus regrettable, au moment où l'on entend de plus en plus les politiques français et le premier d'entre eux 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. « Chaque espèce qui disparaît est une perte incommensurable pour l'humanité », disent-ils. Eh bien, justement, nous nous trouvons dans le même cas de figure dans la région, et notamment dans le centre Var.

Le projet LGV contribuerait de façon mécanique et inéluctable à la disparition d'espèces. 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. Alors, comment pouvons-nous demander aux autres de faire chez eux ce que nous refusons de faire chez nous ?

Je prendrai l'exemple du sillon permien, et en particulier de la Plaine des Maures. Le projet de LGV suit le tracé de l'autoroute et passe par la Plaine des Maures. La Plaine des Maures est parfois appelée la petite Afrique, en raison du caractère particulier de son hydrographie et de sa végétation. La Plaine des Maures renferme des dizaines d'espèces animales et végétales présentes sur les listes de protection régionales, nationales et internationales. Ce constat, ce n'est pas nous association qui le faisons, mais c'est la communauté scientifique tout entière, qui s'est mobilisée depuis 15 ans pour tenter de protéger ces espèces remarquables. Voici l'appel que les plus grands naturalistes avaient lancé en janvier 1992 pour protéger la Plaine des Maures. Parmi les signataires, on pouvait trouver Marcel Barbero, Jean Dorst, Théodore Monod, Hubert Reeves et bien d'autres. Cet espace a vraiment quelque chose d'exceptionnel car, s'il n'en avait pas été ainsi, il n'aurait certainement pas fait l'objet d'un classement en zone naturelle d'intérêt écologique, politique et touristique, en zone de protection spéciale, en site Natura 2000. En 1995, il a fait l'objet d'un projet d'intérêt général (PIG) sur une surface de 19 000 ha. C'est le seul PIG destiné à protéger un espace naturel jamais mis en place en France. Voici le texte du ministère de l'environnement en 1995 qui a lancé la procédure du PIG et qui illustre parfaitement la richesse du site : « La Plaine des Maures, ensemble naturel dont la richesse biologique et paysagère a été confirmée par des études récentes, est une zone d'intérêt majeur pour la protection du patrimoine naturel méditerranéen. Proposée pour figurer sur la liste des futurs sites protégés au titre de la directive européenne habitat, cette région ne fait actuellement l'objet d'aucune protection réglementaire là où des projets d'équipement lourd et des aménagements diffus ont menacé et menacent encore son intégrité. Par ailleurs, la Commission européenne a mis en demeure la France d'assurer la préservation des milieux naturels de cette région. Une protection réglementaire et une politique foncière doivent donc être mises en place rapidement. » C'est sur cette zone que les services de l'Etat, DIREN, DDE, ONF, et DDA, tentent de faire respecter les lois dans l'attente de mesures de protection pérennes : réserves naturelles, site Natura 2000, ZPS, arrêté de biotope. Tout ou presque des mesures de protection du droit français et européen se retrouvent proposées par l'Etat français pour ces espaces. Les inventaires réalisés depuis maintenant 6 ans viennent chaque jour confirmer la richesse des milieux et allonger la liste

des espèces protégées qui y trouvent un dernier refuge. Voici l'inventaire réalisé en 93 : c'est un pavé. Je voudrais vous donner un ordre d'idée du nombre d'espèces protégées :

- la flore : 87 espèces protégées ;
- les oiseaux : 108 espèces protégées ;
- les tortues
- les reptiles : 15
- les amphibiens : 8
- les insectes : 90 ;
- les mammifères : 9
- les chiroptères (chauves-souris) : toutes espèces protégées.

C'est une zone encore plus riche que la réserve de Camargue.

Déjà, il convient pour la mise en place des mesures de protection de prendre en compte les activités humaines préexistantes : agriculture, pastoralisme, etc. Une LGV viendrait entamer les chances d'aboutir. Depuis 1990, grâce aux scientifiques, aux associations et à la communauté européenne, de nombreux projets destructeurs d'espaces naturels (Michelin, zones industrielles, etc.) ont été abandonnés. Ce n'est pas au moment où l'utopie de réussir à protéger cet espace contre les aménageurs et autres lobbies peut devenir réalité qu'il est possible d'admettre qu'un projet, par ailleurs aussi peu porteur d'intérêt pour le Var, vienne remettre en cause ce qui a été réalisé et qui est en passe de l'être.

Quels sont les effets prévisibles de la LGV ?

Au plan des milieux et des espèces :

- destruction de plusieurs centaines d'ha de zones naturelles extrêmement riches ;
- destruction de zones AOC risquant d'entraîner des mesures compensatoires sur les zones naturelles non encore impactées ;
- coupure des espaces ouverts et cloisonnement supplémentaire pour les espèces animales terrestres ;
- bruit et nuisance lors de la construction de la ligne très défavorables à certaines espèces d'oiseaux nicheurs.

Au plan hydrologique :

- captation des sources et assèchement des zones humides traversées par le tracé ;
- désorganisation des écoulements de surface entraînant de graves conséquences sur les milieux avoisinants.

Au plan paysager, la plaine va se trouver une nouvelle fois dégradée par une saignée indélébile

En conclusion, voici le bilan général du projet :

Avantages attendus	Inconvénients
Gain de temps minime (maximum 1 h pour un Paris-Nice sans aucun arrêt) sur le trajet de gare	Patrimoine naturel détruit Système hydrologique dérégulé

<p>à gare qui ne tient pas compte du temps nécessaire pour atteindre les gares nouvelles.</p> <p>Possibilité d'augmenter le trafic TER et fret sur la ligne actuelle qui ne tient pas compte du coût de la ligne nouvelle qui va grever les finances régionales pour des décennies</p>	<p>Paysages défigurés</p> <p>Agriculture menacée : AOC, expropriation, nuisances sonores</p> <p>Explosion démographique dans les zones proches des nouvelles gares qui va entraîner une augmentation du parc automobile</p> <p>Pression foncière intolérable pour les autochtones</p> <p>Coût de plusieurs milliers d'euros pour chaque habitant de la région</p>
--	---

Je vous remercie de m'avoir écouté et je vous laisse quelques instants admirer cet autre paysage de la Plaine des Maures : le lac de l'Escarcé. Lorsque l'on connaît sa richesse biologique et que l'on voit ce paysage sauvage magnifique, on peut imaginer le gâchis que représenterait la traversée de cet espace par la LGV.

### **Alain PATOILLARD**

Il vaudrait mieux mettre une autoroute plutôt qu'un TGV : cela polluerait moins ! Moi, j'admire la propreté de ces vignes. Si on mettait une tortue dedans, je ne sais pas ce qu'elle y trouverait à manger, peut-être un peu de pesticides.

### **Michel GALLEZOT**

Dans 20-30 ans, le parc automobile sera peut-être 10 fois moins polluant qu'aujourd'hui. En outre, le TGV amène une urbanisation galopante et donc un parc automobile qui s'accroît encore.

### **Philippe MARZOLF**

Que proposez-vous pour résoudre les problèmes de déplacement en 2020 ?

### **Michel GALLEZOT**

Nous sommes pour le développement du TER et contre la LGV qui va apporter un accroissement supplémentaire de population. La LGV va accélérer l'urbanisation du Var.

### **Jean-Pierre ESTELA**

En 92, on était en train de finir l'autoroute Nice-Aix. Quelle est l'évolution des espèces protégées depuis l'accroissement des trafics sur l'autoroute ? Par ailleurs, les régions PACA et LARO bénéficient de l'héliotropisme : quel que soit le mode de transport en place, elles attireront 500 000 à 1 million d'habitants supplémentaires d'ici à 20 ans. On aura toujours une pression. Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de développer le TER, mais il faudra de toute façon résoudre le problème des grandes migrations nord-sud, vers Nice en particulier, la première région touristique

de France. Si on ne construit pas une LGV, il faudra soit construire un aéroport au Luc, soit doubler l'autoroute actuelle. Nous sommes soumis à un champ de contraintes : peut-on à la fois protéger les espèces, assurer le développement des populations, assurer le développement du réseau TER et en même temps le développement économique ? La situation est difficile, étant donné que la bande littorale regroupe, sur 20 kms, plus de 50 % de la population de la région PACA.

### **Michel GALLEZOT**

On agite toujours le chiffon rouge de l'aéroport du Luc, mais on oublie l'aéroport de Hyères, qui tourne à 50 % de sa capacité, alors qu'il est desservi par l'autoroute.

### **Claude NOBLE, ADTC-AM Réseau Var**

Entre autoroute, avion et LGV, c'est la LGV qui polluera le moins, du point de vue des rejets dans l'atmosphère et de la consommation d'espace. Ne vaut-il pas mieux supprimer deux voies d'autoroute pour faire passer des TGV ?

### **Michel GALLEZOT**

Je suis favorable au transport en commun. Je le répète, nous souhaitons que le réseau TER soit développé, mais pas le LGV. Nous sommes favorables au pendulaire. Lorsque vous détruisez une espèce, c'est irréversible. A contrario, quand vous détruisez la couche d'ozone, c'est réversible : il suffirait que tous les pays polluent un peu moins.

### **Suzanne LAMOUREUX, CIQ de Venelles, représentant les associations unies du Nord d'Aix**

Je rappelle que les commissaires enquêteurs avaient dit que Réseau Ferré de France, à défaut d'un projet d'aménagement du territoire de la part des élus, s'était substitué à eux. 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**

Je vous invite à poser la question aux élus.

### **Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Si on ne fait pas cette LGV, on ne pourra pas développer les TER comme le prévoit le schéma du Conseil régional. La ligne nouvelle permettra de libérer des capacités sur la ligne classique et le TER pourra atteindre un niveau très important. Il faut le rappeler. Sur la ligne nouvelle, on fera circuler le TGV et les Intercités. Sur la ligne existante, ce sera trois fois plus de TER et des trains de marchandises pour la desserte locale. Autre point, 5 000 voitures par jour seront reportées de la route vers le train et 1 million de passagers par an reportés de l'avion vers le train. Enfin, je voudrais rappeler les effets des différents modes. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le TGV rejette 20 fois moins de CO2 que la voiture et 45 fois moins que l'avion. Par rapport

à la pollution atmosphérique, le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture.

**Michel GALLEZOT**

Dans 20 ans, le parc automobile sera beaucoup moins polluant : les nouveaux moteurs, qui sont déjà en expérimentation, vont voir le jour. Il faut raisonner à 20 ans voire plus et non pas afficher des taux de pollution actuels.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Il est grand temps de passer à la réalisation !

**Jean GONELLA, FARE Sud**

Les moteurs propres risquent d'encourager les gens à acheter des voitures. La consommation d'espace sera maximale. On connaît les effets d'appel. Construire une autoroute de plus, c'est 5 ans plus tard, se donner l'obligation d'en construire une de plus. Le corps des Ponts l'a démontré.

**Michel GALLEZOT**

Nous souhaitons, non pas l'accroissement du parc automobile, mais l'amélioration du réseau TER.

**Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA, Réseau Ferré de France**

Nous aussi.

**Philippe MARZOLF**

Merci à tous.

Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – [www.ubiquis.fr](http://www.ubiquis.fr)