

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Marseille le 19 mai 2005

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. A l'issue du débat, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP fin août 2005. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin novembre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Philippe MARZOLF fait un point sur l'état d'avancement du débat à mi-parcours. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

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

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

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Philippe MARZOLF précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante sur l'amélioration de la ligne existante (cette amélioration pourrait-elle apporter à la fois la grande vitesse et la grande capacité ?) : c'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'à début juillet.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

L'enjeu de la grande vitesse – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

L'enjeu de la grande capacité – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Il détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Lise MERMILLOD (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être proposé grâce à la LGV PACA, les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Marseille-Nice en 1 heure 10. Elle souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes entre les grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, elle met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. « Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaisseraient leur voiture au profit du train. »

Intervention de Claude VALLETTE, adjoint au maire de Marseille

Claude VALLETTE développe les raisons qui ont conduit la communauté urbaine de Marseille et les territoires associés de l'aire métropolitaine à soutenir le projet de LGV PACA : améliorer la desserte internationale des métropoles du sud, apporter un meilleur service à la population, apporter une meilleure réponse aux impératifs de la loi SRU et limiter l'étalement urbain (les gares en périphérie risquent de déclencher une urbanisation inopportune), prendre en compte les objectifs de la loi sur l'air et la nécessité de transfert modal, apporter la meilleure intégration urbaine du projet, assurer une meilleure rentabilité des investissements réalisés en matière de transports en commun et de TER, tendre à la rentabilité économique du projet en offrant une capacité plus grande de drainer la clientèle. Claude VALLETTE en est convaincu, « la LGV PACA est d'utilité publique et elle correspond à un enjeu fondamental pour la région ».

Claude VALLETTE expose ensuite les arguments qui militent pour l'un des scénarios approfondis par RFF : « Aix TGV – Marseille centre – Toulon Nord – Ouest Nice ». A son avis, ce tracé optimise la meilleure rentabilité économique, la meilleure rentabilité sociale et urbaine, la meilleure maîtrise des impacts négatifs et le meilleur service rendu.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens) n'a toujours pas reçu de réponse écrite aux questions qu'il a posées.

Philippe MARZOLF (CPDP) signale que 670 questions ont été posées à ce jour et que RFF n'a répondu qu'à une centaine d'entre elles. Il rappelle que la Commission s'est engagée à ce que toutes les réponses écrites reçoivent une réponse écrite avant la fin du débat public.

Jean-Paul MENARD aimerait connaître le résultat des études sur la gare de Toulon Centre.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que l'étude réalisée par TPM pour implanter une gare à La Pauline/La Garde sera rendue publique le lendemain.

Jean-Paul MENARD est opposé à la construction de gares excentrées et milite pour l'interconnexion avec les TER.

Alain SEGUIN (SNCF) indique que la SNCF n'a pas pour politique d'implanter des gares excentrées et que « *le choix d'une localisation est toujours un compromis* ». Il précise que, pour desservir les centres-villes en TGV, il existe d'autres moyens que de faire passer la ligne TGV en centre-ville : ces moyens consistent à débrancher les TGV de la ligne nouvelle pour aller desservir les centres-villes.

Philippe MARZOLF (CPDP) propose d'attendre Mme Sylvie Andrieux, vice-président du Conseil régional PACA, pour la réponse sur le développement des TER.

Monsieur SAPPE, président du CIQ de Ste Marthe, s'inquiète des nuisances que pourraient subir les habitants du sud du quartier de Ste Marthe si le tracé promu par la communauté urbaine de Marseille était retenu.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond qu'entre St Henri et La Penne-sur-Huveaune, le TGV ne circulera pas à grande vitesse (la grande vitesse étant définie comme une vitesse supérieure à 230 km/h).

Alain PATOILLARD (Association TGV développement) soutient qu'il ne sera pas possible de faire passer 4 voies (2 voies TGV et 2 voies TER) dans la vallée de l'Huveaune.

Alain TRUPHEMUS (RFF) affirme, sur la base des études qui ont été menées, qu'avec 4 voies dans la vallée de l'Huveaune, il sera possible de faire passer le service TGV et le service TER.

Intervention de Jacques CERCELET, membre élu et animateur du groupe de travail « grande accessibilité et déplacements dans l'agglomération », CCI Marseille Provence

La CCIMP plaide pour une réalisation rapide de la LGV PACA, infrastructure indispensable à ses yeux pour que « *l'agglomération marseillaise entre dans le top 20 des agglomérations européennes* » et soutient le tracé qui passe par Marseille, car il présente de nombreux avantages : éviter la Ste Victoire, les terres agricoles et la multiplication des couloirs de nuisances, corriger la « curiosité » de la gare St Charles en cul-de-sac, créer la connexion vers Marignane, offrir à l'exploitant la possibilité de débrancher des TGV de la LGV PACA avant qu'ils entrent dans le sillon rhodanien. Enfin, la CCIMP demande instamment que le projet de LGV PACA ne serve pas de prétexte pour différer les travaux de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne.

Michel CROC (RFF) assure que les travaux de la 3^{ème} voie vers Aubagne ne seront pas différés. Il informe l'assistance que les crédits sont en place pour lancer le début des travaux (accueil dans St Charles de la 3^{ème} voie).

Nicole WILSON (Association de sauvegarde de l'environnement cugeois) interpelle Monsieur VALLETTE et lui demande s'il est prêt à faire subir de nouvelles nuisances aux Marseillais.

Claude VALLETTE affirme que le tracé proposé par la CUMPM minimise les nuisances. Il indique en particulier que le tracé passe au sud de la cuvette de Cuges (« rien n'est touché, à part quelques pins ») et évite les vignobles.

Nicole WILSON pense que, si des TER Marseille-Toulon directs sont mis en place, il ne sera pas nécessaire que la LGV passe par Toulon.

Pierre SEUX (association un train entre Gardanne et le Var) demande depuis 2003 que le préfet organise une table ronde avec toutes les parties prenantes pour réfléchir à l'aménagement du territoire à l'horizon 2030-2040 : cette réflexion globale lui paraît un préalable indispensable à la décision quant au tracé de la LGV dans la région.

Claude VALLETTE assure que la réflexion sur l'aménagement du territoire est engagée depuis longtemps dans l'aire métropolitaine marseillaise et se concrétise par des documents d'urbanisme (DTA, SCOT et inter-SCOT, projets d'agglomération communs à Aix, Aubagne et Toulon...).

Pierre SEUX a l'impression que le débat public est faussé car, du fait des prises de position des élus, les habitants croient que la décision est déjà prise.

Philippe MARZOLF (CPDP) ne peut pas laisser dire que le débat est faussé. Il met en avant le nombre élevé de participants aux réunions publiques (5 000 depuis le début du débat).

L'association Ecoforum de la région PACA, par la voix de Guy NICOLAI, fait savoir qu'elle n'est pas opposée au projet, à condition qu'il respecte l'environnement et le patrimoine naturel. Elle est contre un tracé qui passerait par la Ste Baume, le « *château d'eau de la Basse Provence* », et promeut le scénario Sud Arbois - Centre Var 3 axes de desserte, car c'est celui qui n'a aucun impact humain et qui traverse le moins de zones naturelles de la région.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que RFF a identifié les enjeux environnementaux pour chacun des scénarios et sait d'ores et déjà que le projet sera coûteux, deux fois plus coûteux que la moyenne des projets en France, car il faudra construire de nombreux tunnels. Ainsi, la LGV PACA, si elle se fait, devra passer dans des sites Natura 2000 : pour ce faire, RFF devra démontrer qu'il n'y a pas d'autres solutions que de passer par là, que le projet est d'intérêt général et que les précautions adéquates seront prises pour ne pas mettre en péril la biodiversité de ces sites.

Intervention de Bernard DESTROST, Association sauvegarde de l'environnement cugeois

L'association de sauvegarde de l'environnement cugeois est opposée au tracé promu par la ville de Marseille. Elle propose un itinéraire Nord Aix - Nord Ste Victoire qui se raccorde ensuite à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l'A8. Cet itinéraire aurait l'avantage d'éviter les grands sites naturels, les bassins agricoles et viticoles des AOC et les régions à forte densité de population. La création d'une gare au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d'assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s'inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2^{ème} gare située à l'est du département du Var permettrait d'irriguer une grande partie de cette région. Cet itinéraire présente un temps de parcours parmi les plus

compétitifs et un coût attractif (moins de 4,5 milliards d'euros). En outre, l'aménagement de la voie existante, notamment par la création de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, les aménagements techniques dans les environs de Saint Cyr, la libération de sillons sur cet axe ferroviaire devraient permettre, rapidement et à moindre frais, aux habitants de l'agglomération toulonnaise de rejoindre Paris dans des temps raisonnables (3 h 20 environ).

Un débat s'engage avec Claude VALLETTE sur le scénario défendu par la communauté urbaine de Marseille. L'adjoint au maire de Marseille, chiffres à l'appui, conteste les affirmations de Monsieur DESTROST sur le coût du projet et sur les temps de parcours.

Michel CROC (RFF) apporte des éléments sur le financement. La loi impose à RFF de calculer la part de son financement en fonction des péages qu'il obtiendra des trains qui rouleront. C'est pourquoi les LGV sont financées en partenariat avec l'Etat et les collectivités territoriales. Il signale qu'aujourd'hui, les deux tiers des ressources apportées par l'Etat proviennent des bénéfices des sociétés d'autoroute.

Bruno MALVEZIN (les Verts PACA) demande si les difficultés à aménager la ligne en urbain ne risquent pas d'affecter le TER et les pôles comme la Blancarde.

Alain TRUPHEMUS (RFF) reconnaît que les travaux de construction de nouvelles voies le long de voies en exploitation sont des travaux difficiles, mais fait observer qu'ils sont indispensables.

Victor Hugo ESPINOSA (Ecoforum), au nom des 142 associations regroupées dans Ecoforum, est favorable à la LGV PACA, mais demande que trois conditions soient respectées : une population desservie maximale, pas de nuisance pour les riverains et pas de discrimination entre les riches et les pauvres, respect des sites naturels et de l'écosystème.

Bernard GYSSELS (RFF) assure que l'insertion paysagère est une préoccupation fondamentale pour RFF.

Pierre ROLBERT est opposé au projet de passage par la Blancarde, parce que des investissements considérables viennent d'être réalisés sur St Charles. Par ailleurs, il sollicite des précisions sur le projet souterrain en gare St Charles.

Alain TRUPHEMUS (RFF) invite Monsieur Robert à consulter l'étude Scétec de janvier 2005 pour plus de précisions. Il indique que, dans le projet de gare souterraine à St Charles, la ligne nouvelle passerait sous la gare actuelle, sans connexion avec le réseau ferré de surface, mais permettant l'échange voyageurs avec le TGV, le métro et le TER. Le projet chiffré par RFF à 5,55 milliards d'euros ne prévoit pas cette gare à St Charles mais une gare à la Blancarde. St Charles a des qualités que la Blancarde n'a pas, mais le passage par St Charles coûterait 400 millions d'euros de plus que le passage par Blancarde.

Claude VALLETTE estime que le passage par St Charles serait la solution idéale, mais que cette solution est très coûteuse. Il défend l'idée d'une gare TGV à la Blancarde, reliée par le tramway et le métro à St Charles.

Un technicien du Conseil régional fait observer que la Blancarde est la gare des TER vers la Côte d'Azur, mais que les TER qui desservent l'Est et Aix-en-Provence arrivent tous à St Charles.

Intervention de René CHAIX, Association Vivre à Gémenos

René CHAIX insiste sur le fait que le scénario Marseille - Aubagne comporte des risques de nuisances sonores qui seraient extrêmement graves et insupportables pour Gémenos et Cuges. Il considère que les améliorations apportées au projet de la CUMPM, annoncées par Claude VALETTE et visant à éviter les nuisances sonores pour ces communes, constituent une prise en considération positive des demandes formulées par l'association "Vivre à Gémenos". Reste à intégrer ces modifications dans le scénario sud de RFF.

L'association se réfère au précédent projet de tracé, dit tracé FERRIER, issu du rapport d'un collège d'experts de 1992, pour demander que dans le cas où le tracé sud serait retenu, un passage en souterrain depuis La Penne / Aubagne se poursuive ensuite en tunnel, comme le prévoyait pour cette section le tracé FERRIER, jusque sur les hauteurs du massif du Douard en direction du plateau du Castellet, évitant ainsi les nuisances sonores pour La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges.

Bernard GYSSELS (RFF) ne peut pas s'engager sur des propositions, mais assure que, si ce tracé était retenu, « *l'insertion paysagère serait regardée mètre par mètre* ».

Monsieur BONNERIC, du Club Marseille La Découverte, représente 150 entreprises qui se sont mobilisées pour le tracé par Marseille. Les communes de l'aire marseillaise, dit-il, doivent être conscientes que la qualité de leur cadre de vie dépend de la centralité de Marseille. De plus, si la LGV ne passe pas par Marseille, Marseille, Aix et les communes alentour seront écartées de l'arc méditerranéen qui va de Barcelone à Gênes.

Claude VALLETTE plaide pour que le fret ferroviaire ne soit pas oublié. « *Marseille est une zone de commerce* », rappelle-t-il, *elle ne doit pas être écartée du trafic fret est-ouest.* »

Lise MERMILLOD (RFF) répond que Marseille n'est pas laissée à l'écart d'une voie ferroviaire pour le fret, puisque la magistrale éco-fret se sépare en deux axes, l'un vers l'ouest en direction de Nîmes et l'autre vers l'est en direction de Marseille et de Fos XXL.

Bernard DESTROST ne voit pas pourquoi l'arc méditerranéen devrait passer absolument par Marseille : « *Est-ce que passer 10 ou 20 km plus au nord, à Aix Arbois, changera quelque chose ?* »

Claude VALLETTE fait remarquer que des investissements importants ont été consentis pour construire un tunnel pour arriver jusqu'à Marseille : il ne lui semble pas judicieux de construire un autre tunnel à partir de l'Arbois, sans compter que le pays d'Aix « *a déjà donné* ». Concernant l'ambition de Marseille, il fait un parallèle avec Lille et rappelle que Pierre Mauroy a exigé que le TGV passe par Lille et a fait Euralille, une locomotive économique.

Jean-Paul JUSTON (CIQ Canet Gare-Arnavaux) demande s'il est raisonnable de rajouter dans le secteur du Cannel 2 voies supplémentaires, avec des TGV qui passent à 200 km/h : il veut que la LGV passe en tunnel.

Claude VALLETTE répond que l'espace est suffisant pour construire deux voies supplémentaires (qui sont d'ailleurs prévues au POS de Marseille) et assure que, si certains endroits subissent des nuisances, il faudra prévoir les protections adéquates.