

Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Toulon le 1^{er} juin 2005

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours

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 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. Les principes du débat public sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait un point sur l'état d'avancement du débat. 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, Aubagne, Gémenos 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 (proposition par Toulon Provence Méditerranée d'une gare à La Pauline) 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 enfouissement de la voie littorale et un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Philippe MARZOLF (CPDP) précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante à un cabinet suisse pour évaluer la pertinence des études réalisées par RFF et pour identifier les scénarios d'amélioration des lignes existantes qu'il serait intéressant d'étudier : c'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'à début juillet.

Christian MOULIN (ASPBAI) déplore que les élus ne soient pas venus dans les réunions du débat public pour exposer leur vision de l'aménagement du territoire.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (RFF) indique que ce projet a été mis au point avec le Conseil régional, 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) 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.

Dans ces trois scénarios, l'agglomération toulonnaise est desservie par deux gares, la gare actuelle de Toulon centre et une gare nouvelle au nord de l'agglomération connectée à la ligne existante et reliée à Toulon centre par des TER fréquents. Bernard GYSSELS résume ainsi la problématique de l'implantation de la gare de Toulon Nord : « *Contourner le centre de l'agglomération permet de proposer des temps de parcours compétitifs pour l'est du Var et les Alpes-Maritimes, tout en économisant d'importants travaux. Rapprocher la gare nouvelle du centre de l'agglomération permet d'augmenter la fréquentation des trains, mais pénalise les temps de parcours vers l'est de la région et augmente les coûts.* »

Maryse ARCHAMBAULT (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 voyageurs supplémentaires sont attendus, permettant au trafic TGV pour PACA 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 offert 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. »

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.

Chris TRUTTMAN (CAPRE) entend parler de la réouverture de Carnoules-Gardanne depuis 20 ans et craint de ne jamais la voir rouverte.

Prise en compte du contexte environnemental dans votre région (Isabelle RAULT, Cabinet Hanrot et Rault)

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération et sur des visites de terrain. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain

peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de la traversée des unités, de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs et de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.). Le cabinet présente ensuite les caractéristiques de trois séquences paysagères : le sillon permien Cuers, la vallée du Gapeau, les bassins Sud Ste Baume.

Myriam MASUIT (La Roquebrussanne) conteste l'utilité publique de la LGV. Elle pense que cette ligne va profiter aux touristes, aux hommes d'affaires, aux entreprises de BTP, etc., mais pas aux habitants de la région, qui non seulement subiront les nuisances de la LGV, mais en plus devront la payer.

Robert BENEVENTI, président du SCOT Provence Méditerranée soutient que, pour être reconnue comme une métropole à l'échelle européenne à l'horizon 2020, l'agglomération de Toulon a besoin d'être desservie par des infrastructures de haut niveau.

Robert GIRAUDO (CAPRE) conteste l'argument de ceux qui présentent la LGV comme un moyen de lutte contre le chômage. Le taux de chômage est de 14 % à Marseille, 12 % à Toulon et de 10 % à Nice : il est inversement proportionnel à la rapidité des liaisons TGV avec ces villes.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne) considère que la LGV n'est pas un moyen de transport écologique, puisque l'électricité produite en France est essentiellement produite à partir d'énergie nucléaire et que l'extraction de l'uranium et le retraitement des déchets sont polluants.

Par ailleurs, il a entendu Alain TRUPHEMUS dire à la réunion de Cuers qu'une fois que la LGV serait mise en service, plus aucun TGV ne circulerait sur la ligne normale.

Alain TRUPHEMUS (RFF) pense que ses propos ont été mal compris, ce que confirme Maryse ARCHAMBAULT (SNCF). La SNCF souhaite continuer à faire passer quelques TGV sur la ligne classique. Ainsi, sur les 33 TGV qui arriveront à Nice, 5 emprunteront la ligne classique, pour desservir St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Un journaliste prend la parole pour affirmer que le TGV ne consomme pas d'électricité d'origine nucléaire, puisque les trains consomment seulement 1 % de la production d'électricité en France.

Bernard GYSSELS (RFF) indique que, d'après RTE (Réseau de Transport d'Electricité), 4 sous-stations seraient nécessaires pour alimenter la LGV PACA : 1 dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var et 1 dans les Alpes-Maritimes. Comme 1 sous-station consomme 40 GWh/an, les 3 sous-stations du Var et des Alpes-Maritimes consommeraient au total 120 GWh/an (1 % de la consommation du Var et des Alpes-Maritimes), soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 12 à 15 000 habitants.

Jérôme PICALET (Environnement Var) demande, si RFF décide de continuer le projet, comment les communes pourront modifier ou élaborer leur PLU.

André GILLET (conseiller technique à TPM) explique que les PLU sont élaborés librement par les communes (le préfet ne fait qu'un contrôle de légalité). Quand un projet d'intérêt général vient se

superposer à un PLU, ce n'est que lorsque le projet est suffisamment précis (bande d'étude de 1 km) que le préfet peut l'imposer à la commune concernée.

Jérôme PICAVET est intimement convaincu que le tracé est déjà arrêté.

Michel CROC (RFF) assure qu'à ce stade, rien n'est décidé.

Intervention de Robert BENEVENTI, président du SCOT Provence Méditerranée

Robert BENEVENTI présente les conclusions de l'étude réalisée à la demande de TPM sur l'implantation de la gare de Nord Toulon. Compte tenu du projet métropolitain développé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) des 31 communes de l'agglomération toulonnaise, TPM se prononce en faveur du scénario « Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice », car il permet potentiellement à Toulon centre de conserver les TGV à destination de Paris, il positionne la métropole marseillaise sur la LGV de l'arc méditerranéen et simplifie l'organisation des dessertes « jonction »/intercité (plus de demi-tour à Marseille) et il laisse ouverte la possibilité d'une variante permettant de rapprocher la gare de Nord Toulon du cœur de la métropole toulonnaise. Sur ce point, TPM préconise une gare située non pas à Cuers, mais plus près du centre de Toulon, à La Pauline Grande Tourrache. Cette gare permettrait de garder les TGV jonctions avec un arrêt à Toulon Est et d'avoir des TGV radiaux à destination de l'Ile-de-France depuis Toulon Centre. En outre, elle permettrait, en déplaçant le raccordement en direction d'Hyères et en prolongeant sur 3 km la ligne de tramway, d'avoir une interconnexion avec le tramway, de desservir toute la zone d'activité entre la commune de La Garde et le site de la Grande Tourrache et d'envisager un prolongement en TER ou en tram-train jusqu'à Hyères en utilisant des emprises SNCF. Cette solution impliquera certes un surcoût de 400 à 450 millions d'euros, mais elle combinera deux sources de rentabilité : les déplacements rapides vers Paris au départ de la Côte d'Azur, de l'Est Var et de la métropole toulonnaise et les déplacements intercités notamment grâce à la mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen. Elle offrira un temps de parcours Paris-Nice de 3 h 55, qui pourra être ramené à 3 h 45 grâce à l'exploitation de trois gisements de gain de temps : une vitesse de 320 à 350 km/h sur la LGV Méditerranée dans la vallée du Rhône, une vitesse de 200 voire 220 km/h dans la vallée de l'Huveaune et une arrivée directe de la LGV en gare de Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) trouve que cette solution est intéressante. Il fait simplement observer qu'elle coûtera 400 à 450 millions d'euros de plus et qu'elle rallongera le parcours global d'une quinzaine de kilomètres.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) considère que cette gare à l'Est de Toulon présente deux atouts par rapport à la gare à Cuers : d'abord, elle est plus proche du barycentre des populations de l'agglomération et surtout TPM propose un projet urbain autour. Pour Maryse ARCHAMBAULT, « *c'est a priori une très bonne solution.* »

Jean-Jacques VAURY (Toulon Var Déplacement) souhaite savoir pourquoi certains dont le maire de Toulon déclarent que la gare de Toulon centre ne peut être aménagée en gare TGV.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que le scénario de passage par Toulon Centre présente une rentabilité socioéconomique moins bonne que les scénarios à deux axes, car il nécessiterait de lourds investissements (5,9 milliards d'euros) pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire à la traversée de Marseille et de Toulon et qu'il dégraderait les temps de parcours à destination de la Côte d'Azur (4 h05). Des études complémentaires doivent être menées pour comparer les différents scénarios. Avec une gare à La Pauline, la fréquentation de la LGV serait plus élevée, mais l'investissement serait plus important. Avec une gare plus éloignée du cœur de l'agglomération, la fréquentation serait moindre, mais l'investissement serait moins important.

Robert GIRAUDO fait observer que la construction de la LGV n'empêchera pas la construction d'un nouvel aéroport aux environs du Luc, puisque la LGV ne permettra de reporter que 1,2 million de voyageurs de l'avion vers le train, alors que la fréquentation de l'aéroport de Nice va passer de 9 à 16 millions de passagers, ce qui est au-dessus du seuil de saturation de Nice.

Robert BENEVENTI suggère de profiter de l'aéroport d'Hyères, pour désengorger l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que les prévisions de RFF ont été faites à niveau d'offre identique par rapport à l'offre actuelle. Or il ne fait pas de doute que les compagnies aériennes profiteront de la mise en service d'une nouvelle infrastructure pour redéfinir leur offre et la réorienter vers les vols internationaux.

Jacques MONIER (Direction Générale de l'Aviation Civile) explique que c'est le nombre de mouvements d'avions qui fait la saturation et non le nombre de passagers. Il confirme que le report de passagers de l'avion vers la LGV (de 800 000 à 1,2 million) équivaut à 3 ans de croissance de l'aéroport de Nice.

Suzanne LAUGIER (CAPRE) fait valoir que, sur le trajet Paris-Nice, l'avion sera toujours plus rapide que le train. Par conséquent, les gens pressés continueront à prendre l'avion et ceux qui sont moins pressés prendront le train : dans ce cas, ils ne sont pas à 10 minutes près. Par ailleurs, elle préconise d'agir à la source pour limiter la fréquentation des routes par les poids lourds : en effet, c'est l'organisation en flux tendu qui est responsable d'une bonne partie des trajets en camion.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) répond que la SNCF a pu observer, sur les précédentes LGV, que l'amélioration des temps de trajet porte-à-porte permet au ferroviaire de gagner des parts de marché sur l'aérien. Ainsi, sur Paris-Marseille, la part de marché du train est passée de 40 à 65 % depuis la mise en service de la LGV Méd et, sur Paris-Nice, la SNCF prévoit de passer de 28 % de parts de marché aujourd'hui à près de 50 % si elle peut proposer un temps de trajet de 3 h 50.

Suzanne LAUGIER ne voit pas comment la décentralisation sera un jour effective si les aménageurs continuent à se focaliser sur des tracés reliant Paris à la province.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) signale que les liaisons province-province sont celles qui se développent le plus.

Sur le fret, Michel CROC (RFF) répond que, si les poids lourds traversent la région pour aller d'Espagne en Italie, c'est parce que le péage est gratuit à Vintimille alors qu'il est payant au tunnel de Fréjus ou au tunnel du Mont-Blanc. La mise en place de péages pour les camions à la frontière à Vintimille permettrait non seulement de décourager un certain nombre d'entre eux de passer par Vintimille, mais en plus dégagerait des ressources pour financer des projets de transports ferroviaires.

Lise MERMILLOD (RFF) distingue le transport de marchandises local et international. Pour le transport de marchandises international, il faut apporter des solutions performantes : le cabotage maritime et la construction d'un axe ferroviaire dédié pour le fret de Lisbonne à Kiev en passant par le Lyon-Turin. En revanche, le transport de marchandise local continuera à circuler sur la ligne classique Marseille-Vintimille.

Intervention de Robert GIRAUDO, CAPRE, Association pour la protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban (APEVV)

Robert GIRAUDO invalide les arguments avancés par les promoteurs de la LGV PACA. Contrairement à ce qui est dit, la LGV PACA ne permettra pas de répondre à la saturation de l'aéroport de Nice. En effet, la LGV ne permettra de reporter que 1,2 million de passagers de l'avion vers le train, alors que la fréquentation de l'aéroport de Nice va augmenter de 7 millions de passagers d'ici 20 ans. Les zéloteurs de la LGV affirment qu'elle va contribuer à réduire les émissions de CO₂. Faux, affirme Robert GIRAUDO, « *le volume de gaz à effet de serre dégagé sera plus important si la nouvelle ligne voit le jour, puisque la LGV va induire de nombreux déplacements en voiture entre les nouvelles gares et les lieux d'habitation.* » Il ajoute : « *La nature a horreur du vide. Si provisoirement la LGV venait à faire baisser la fréquentation de l'A8, l'appel d'air ainsi produit inciterait des usagers potentiels qui s'abstiennent aujourd'hui à prendre l'autoroute* ». Il fait observer également que le projet ne répond pas au problème de la circulation des poids lourds à travers la région, puisque la LGV ne sera pas mixte et que la ligne existante Marseille-Vintimille n'est pas dimensionnée pour le transport du fret. Enfin, à ceux qui soutiennent que la LGV est indispensable au développement touristique, Robert GIRAUDO rétorque que le Var est déjà le 1^{er} département touristique de France. Il pense au contraire que la LGV, parce qu'elle détruira des espaces naturels remarquables comme la plaine des Maures, tuera « *la poule aux œufs d'or* ». Et il conclut : « *pour la CAPRE, ni ici ni là-bas car, où que ce soit, la LGV PACA n'est pas une opportunité pour le département du Var.* »

Robert BENEVENTI constate que Monsieur GIRAUDO défend une vision d'aménagement du territoire qui a sa cohérence, mais qui est différente de la sienne : il reviendra aux électeurs de décider quel mode de vie ils souhaitent avoir.

Robert GIRAUDO objecte que, pour voter en toute connaissance de cause, le citoyen a besoin d'être informé honnêtement : or, affirme-t-il, les publications du Conseil général sont mensongères et des associations ont touché des fonds publics pour porter la « *bonne parole de RFF.* »

Robert BENEVENTI ne pense pas que la construction d'une infrastructure de transport sera si destructrice pour le Var, d'autant que, parmi tous les tracés, celui proposé par le SCOT est celui qui consomme le moins d'espace puisqu'une grande partie du tracé est en tunnel.

Alain TRUPHEMUS (RFF) signale que, indépendamment du réseau Natura 2000, la réglementation française est très stricte sur la protection des espèces endémiques.

Lise MERMILLOD (RFF) indique qu'en 2020, il y aura 720 millions de déplacements dans la région PACA. Le projet présenté par RFF permet de répondre aux besoins de déplacements périurbains par des TER et aux besoins de déplacements entre les agglomérations de la région par des trains intercity à grande vitesse.

Robert GIRAUDO pense que, si la LGV est construite, les déplacements augmenteront encore plus. Par ailleurs, il relève que, selon les dires de RFF, la LGV n'empêchera pas la construction d'un 3^{ème} aéroport et ne permettra pas le transport de fret : il voit là la confirmation que « *la LGV n'est faite que pour les hommes d'affaires qui viennent passer le week-end sur la Côte* ».

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) apporte des éléments sur la fréquentation des TGV. Selon une enquête panel de la Sofres, 84 % des voyages TGV sont faits pour des raisons privées et de loisirs, dont 17 % pour le tourisme.

Noël PORREAUX (Six-Fours) souhaite que la population du Var soit consultée par référendum. Pour sa part, il demande que la priorité soit donnée à la remise à niveau du réseau TER.

Philippe MARZOLF (CPDP) explique que la loi qui a mis en place la CNDP a également instauré les référendums d'initiative locale. Pour l'instant, un référendum d'initiative locale ne peut être organisé par une collectivité que si celle-ci a la compétence du projet qu'elle veut soumettre au référendum. Or la compétence sur les lignes à grande vitesse est nationale.

Intervention de Jacques MATTEODO, ingénieur retraité

Jacques MATTEODO défend un projet « version 2A » qui se débrancherait au sud de la gare d'Aix TGV, passerait par Les Pennes-Mirabeau, Marseille-Blancarde, Aubagne, s'arrêterait à La Seyne, dans une zone très peu urbanisée, pour filer ensuite vers Est Var et Ouest Alpes-Maritimes. Cette nouvelle gare de Toulon-La Seyne serait souterraine et comporterait deux plans, l'un pour les TGV et l'autre pour les TER. Elle serait reliée aux grands axes maritimes et aéroportuaires. Elle offrirait la possibilité, depuis le port de Brégaillon, de relier l'aéroport d'Hyères par catamaran. Cette proposition, dont le coût a été chiffré par Monsieur MATTEODO à 5 milliards d'euros, a été détaillée dans un cahier d'acteur.

Bernard GYSSELS (RFF) fait observer que, par rapport au scénario sud Arbois, la proposition de Monsieur MATTEODO implique une gare souterraine supplémentaire, et donc des coûts supérieurs, et un allongement du linéaire de ligne.

Myriam PIPINO (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, Mont Aurélien, Plateau de l'Issole) a l'intime conviction que le tracé est déjà choisi et passera le long de l'autoroute : c'est le tracé le moins cher et le plus rapide.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle qu'en 1990, le projet n'a pas vu le jour.

Bernard GYSSELS (RFF) assure qu'aucune décision n'a été prise par RFF. RFF fera connaître sa décision, décision prise en commun avec les partenaires et l'Etat, 3 mois après la publication du rapport de la CPDP, vers la fin novembre 2005. Interpellé par les participants, Bernard GYSSELS explique que la décision sera soit d'abandonner le projet, soit de le modifier, soit de repartir sur une solution qui aurait obtenu le consensus dans le courant du débat.

Intervention de Michèle CHAIX, Association Stop Nuisances Cuers

L'association Stop Nuisances Cuers rappelle, en premier lieu, la contribution du Conseil Municipal de Cuers au Débat Public et la motion votée :

- avis défavorable aux scénarii dit "Littoral" et "Ste- Baume/Nord Toulon",
- rejet de l'implantation d' une gare T.G.V. Toulon/Nord .

Concernant le Var, l'association Stop Nuisances Cuers ne juge pas opportune la construction d'une LGV et est particulièrement opposée à la construction d'une gare Nord Toulon, qui aggraverait la saturation routière autour de l'agglomération toulonnaise et qui détruirait des paysages naturels remarquables et des terres agricoles (notamment viticole) de qualité.

Michèle CHAIX fait observer que les Marseillais et les Toulonnais ont déjà le TGV et que les Niçois veulent tous les avantages de la grande vitesse, sans en subir les nuisances. Elle milite pour un aménagement et une optimisation de la ligne existante, ainsi que pour une remise à niveau et un développement du réseau TER : la réhabilitation des nombreuses lignes fermées permettra de libérer des sillons sur la ligne classique et de répondre aux besoins de déplacement dans les années futures.

Michel CROC (RFF) souligne que de nombreuses propositions alternatives ont émergé du débat et que « *RFF a besoin de temps pour faire le tri* ». Il regardera avec intérêt l'expertise du cabinet suisse sur l'optimisation des lignes existantes commandée par la CPDP : « *Si nous pouvons faire mieux en investissant moins, tant mieux.* »

Mélanie MACARIO (Aix-en-Provence) craint que la construction de la LGV n'aggrave le déplacement du bassin d'emplois dans le Var : elle ne veut pas que le Var devienne un « *département dortoir* ». Elle dénonce le manque de vision d'aménagement du territoire des politiques, qui conduit à des politiques sectorielles incohérentes : « *Il faut d'abord faire un projet de territoire et après on verra le projet de LGV.* »

Robert BENEVENTI est d'accord avec Madame MACARIO sur de nombreux points : « *Si les collectivités avaient disposé de 3 à 4 années supplémentaires pour réaliser le schéma de cohérence territoriale, les choses se seraient faites dans l'ordre. Derrière, les communes auraient élaboré leur PLU. Mais aujourd'hui, le projet de LGV est proposé, il faut saisir l'opportunité ou la laisser passer* ».

Mélanie MACARIO estime que les Alpes-Maritimes doivent trouver des logements pour les personnes qui vont travailler dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône des logements pour les personnes qui vont travailler dans les Bouches-du-Rhône.

Robert GIRAUDO enjoint les élus à être créatifs : « *Ne serait-il pas possible d'étudier un dispositif pour inciter les entreprises à employer les salariés près de chez eux et à favoriser le télé-travail ?* »

Robert BENEVENTI fait observer que chacun a la liberté de vivre où il veut et de se déplacer comme il veut : « *Ce sont des libertés essentielles* ». Il considère que, pour limiter les déplacements, il faut permettre aux habitants de trouver un emploi près de chez eux : pour ce faire, il faut que le territoire soit attrayant pour les entreprises. Monsieur BENEVENTI pense que, pour faire revenir les entreprises dans l'agglomération toulonnaise, l'équipement en infrastructures de transport de qualité est un argument de poids.