

Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Brignoles le 30 mai 2005

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

Olivier KLEIN (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.

Didier COROT (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 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.

Olivier KLEIN (CPDP) précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante à un bureau d'études 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.

Marylène FORA (Association de protection du site brignolais) trouve que la communication sur le débat public a été défailante : de nombreux habitants et de nombreux élus (elle cite l'exemple des maires de Barjols et de Salernes) ne sont au courant ni du projet de LGV PACA ni de la tenue d'un débat public.

Olivier KLEIN (CPDP) répond que la CPDP doit arbitrer entre le niveau d'information et le coût du débat. Il signale que le 1^{er} *Journal du débat* a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires dans toutes les communes concernées par l'un ou l'autre des scénarios de RFF. Il détaille ensuite tous les moyens d'information utilisés par la CPDP : 3 bureaux à Marseille, Toulon et Nice, un site Internet, un numéro vert, un système de carte T, etc. Il précise qu'à ce jour, les réunions publiques ont attiré 5 692 participants.

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.

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.

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 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 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 délaissent leur voiture au profit du train. »

Yvonne BEAUMONT (Puget-Ville) demande si les particuliers situés à 5 voire 10 km de la LGV seront dédommés si la nouvelle ligne provoque une baisse des nappes phréatiques.

Bernard GYSSELS (RFF) répond qu'un recensement des forages existants est fait avant le lancement des travaux et qu'un suivi est mis en place. Si un forage pose des problèmes, le maître d'ouvrage trouve des solutions (raccordement à un réseau existant ou réalisation d'un nouveau forage).

Lucien MACARIO (Vidauban) souhaite savoir comment le coût environnemental du projet sera évalué.

Alain TRUPHEMUS (RFF) indique qu'au moment de la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage doit présenter une étude d'impact de son projet sur l'environnement et prendre des engagements pour réduire ces incidences ou les compenser.

Lucien MACARIO pense que l'amélioration des lignes existantes a un impact moindre sur l'environnement que la création d'une ligne nouvelle.

Alain TRUPHEMUS (RFF) précise que l'amélioration des lignes existantes (Marseille-Aubagne, Antibes-Nice) pose également des problèmes d'environnement, car ces lignes traversent de nombreuses communes.

Prise en compte du contexte environnemental dans votre région (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, 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 deux séquences paysagères : le bassin de St Maximin et le plateau de l'Issole.

Intervention de Jean-Pierre GUERCIN, maire de Brignoles

Jean-Pierre GUERCIN souhaite ardemment que, quelle que soit la solution retenue, la concertation se poursuive après le débat public. Il constate que le Centre Var, qui est impacté par la plupart des scénarios, ne peut espérer que peu de bénéfices de la LGV PACA. Aussi demande-t-il qu'un regard équitable soit porté sur les différents projets et que les avantages et les inconvénients soient pesés pour chaque région concernée. Enfin, il demande à RFF d'étudier les solutions alternatives qui ont émergé du débat et notamment les TER à grande vitesse et d'apporter une aide à la réflexion locale sur l'aménagement du territoire.

Olivier KLEIN (CPDP) évoque les suites du débat public. Fin août, début septembre, la Commission publiera un bilan du débat public. Trois mois après, RFF fera connaître sa décision sur la suite qu'il entend donner au projet : abandon, choix d'une variante, mise à l'étude d'une nouvelle variante. La CNDP continuera à garantir que la suite de la concertation respecte l'esprit du débat public (transparence, équité...).

Michel CROC (RFF) assure que RFF a la volonté de réfléchir avec les collectivités locales sur les liens entre aménagement du territoire et infrastructures de transport, et ce tout au long du projet.

Roselyne ROUX-BACUZZI (Le train avenir du Centre Var) milite pour la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne, afin de permettre aux habitants du Centre Var de ne plus utiliser leur véhicule pour accéder à une gare TGV.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que, dans le projet, chaque gare nouvelle est située à l'intersection de la LGV et de la ligne classique existante, justement pour permettre aux voyageurs d'accéder aux gares LGV en TER. Il indique par ailleurs que RFF a estimé le coût de la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne à 170 millions d'euros.

Madame MARTINI (Brignoles) s'inquiète de la hausse des prix du foncier que provoquerait l'arrivée d'une LGV dans le Var.

Lise MERMILLOD (RFF) répond que le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône n'ont pas attendu la LGV pour avoir des problèmes de foncier. Elle ajoute que, à la demande de RFF, un bureau d'études a réalisé une étude sur les prix du foncier dans toutes les villes de France et qu'il a conclu qu'il n'était pas facile d'isoler les effets d'une LGV des autres effets. Ainsi, cette étude a fait apparaître que la ville où les prix du foncier avait le plus augmenté était Maubeuge, alors que cette ville n'est pas desservie par le TGV.

Intervention de Jean-Claude MANRIQUE, La CAPRE, Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, Monts Aurélien, Plateau de l'Issole

Jean-Claude MANRIQUE rejette en bloc la construction d'une LGV à travers le Var, car cette infrastructure détruira des espaces naturels remarquables et des terres agricoles et notamment viticoles de grande qualité et sera, compte tenu du relief de la région et de l'application des textes réglementaires sur les risques environnementaux, d'un coût « *exorbitant* ». Il milite pour que la priorité soit accordée au développement des TER (la ligne Carnoules-Gardanne en particulier), pour le plus grand profit des habitants de la région.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que RFF a confié plusieurs études techniques à des bureaux d'études et est conscient que le projet, s'il se réalise, sera d'un coût bien supérieur aux autres projets de LGV compte tenu des caractéristiques de la région. Il considère que RFF est porteur de développement durable, car le développement du réseau ferroviaire permet de proposer une alternative à l'utilisation quasi exclusive de la voiture, dont les effets sur le réchauffement de la planète sont bien connus.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que le projet présenté par RFF a deux volets : la grande vitesse, mais également la grande capacité, pour pouvoir développer les TER sur la ligne Marseille-Vintimille.

Olivier KLEIN (CPDP) interroge Monsieur MANRIQUE sur les solutions qu'il propose pour résoudre les problèmes de déplacement dans la région à l'horizon 2020.

Jean-Claude MANRIQUE préconise de développer le transport maritime pour le fret entre l'Espagne et l'Italie, d'améliorer la ligne existante pour pouvoir y faire circuler des trains pendulaires et de développer les TER dans la région.

Michel CROC (RFF) répond que les projets de RFF concordent avec les attentes qui viennent d'être exprimées. RFF propose de développer le cabotage maritime entre l'Espagne et l'Italie. RFF est favorable à la réouverture de lignes secondaires dans la région et vient de le prouver en rouvrant

la ligne Cannes-Grasse. Enfin, s'agissant de l'amélioration de la ligne existante, si le bureau d'études suisse choisi par la CPDP peut démontrer qu'il est possible de faire mieux en dépensant moins, RFF sera ravi.

Toutefois, Michel CROC a des doutes sur la validité de la technique du pendulaire pour répondre au problème de saturation de la ligne littorale : « *La technique du pendulaire permet de faire rouler des trains à 200 km/h, mais il est difficile de faire circuler sur la même ligne des trains qui roulent à des vitesses différentes.* »

Intervention de Monsieur GARENNE, secrétaire de l'association Le train avenir du Centre Var

L'association Le train avenir du Centre Var milite pour le développement des TER et notamment la réouverture et l'électrification de la ligne Carnoules-Gardanne, pour permettre aux habitants du Centre Var de prendre le train et non plus la voiture pour rejoindre les bassins d'emplois de Marseille, Toulon et Aix. Pour relier Nice au réseau à grande vitesse, elle propose d'utiliser le tracé de l'ancienne ligne Meyrargues-Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que la ligne Meyrargues-Nice présente les caractéristiques des lignes construites au XIX^{ème} siècle et ne peut être réutilisée pour un tracé de LGV. Cela dit, il fait observer que le scénario dit « haut Var », qui se débranche assez haut sur la Durance, passe aux alentours de Meyrargues et file le plus rapidement possible en direction d'Est Var, se rapproche du tracé de cette ancienne ligne.

Jérôme PICALET (Environnement Var) s'interroge sur les arguments que va déployer RFF auprès de la Commission européenne pour traverser la plaine des Maures qui est l'un des sites les plus protégés du Var.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que, pour pouvoir traverser un site Natura 2000, RFF devra démontrer qu'il n'existe pas d'autre solution 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 du site.

Intervention de Madame PREVIEU, présidente de l'association de protection du site brignolais

Madame PREVIEU est persuadée que, sous la pression des élus de Nice et de Toulon, respectivement M. Estrosi et M. Falco, la décision sera prise, pour aller au plus vite à Nice, de passer par Brignoles, à l'instar de ce qui a été fait précédemment pour la N7, l'autoroute, le gazoduc et l'oléoduc. Elle y est catégoriquement opposée : « *La création d'une LGV dans le Var n'apportera aucune amélioration pour les Varois, où qu'ils habitent. Elle ne s'accompagnera que d'une somme de nuisances. Pour comble, les Varois devront payer sa construction et son entretien futur.* ». Madame PREVIEU milite avec force pour le développement des TER, qui profitera aux habitants de la région.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) explique que la ligne Marseille-Vintimille est aujourd'hui saturée avec des trains qui roulent à des vitesses différentes et que, pour pouvoir développer le TER, il faut construire une 2^{ème} ligne à travers la région. Par ailleurs, elle indique que, sur les 3 millions de voyageurs qui emprunteront la LGV, 1,5 million seront des voyageurs reportés de

l'aérien, 500 000 des voyageurs reportés de la route et 1 million des voyageurs induits. Enfin, elle précise que, selon une enquête réalisée en mars 2003, près de 80 % des voyageurs qui prennent le TGV à Toulon voyagent pour des raisons personnelles ou pour des motifs professionnels : les touristes sont loin d'être les seuls à profiter du TGV.

Madame PREVIEU fait observer qu'au-delà de 3 heures, le temps de parcours en train n'est plus compétitif par rapport à l'avion.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) indique que, d'après les estimations de la SNCF, un temps de parcours Paris-Nice de 3 heures 50 devrait permettre au train de prendre près de la moitié des parts de marché.

Intervention de Jean-Claude LHOMMEAU, La CAPRE, Comité Local d'Initiative Public de Garéoult

Jean-Claude LHOMMEAU accuse RFF de ne pas respecter la charte de l'environnement. Il affirme, photos à l'appui, que le passage d'une LGV est beaucoup plus destructeur que RFF ne veut bien le dire parce que, à la balafre provoquée par la ligne elle-même, s'ajoutent ce qu'il qualifie de « *dégâts collatéraux* » : carrières, bases de travaux, bassins de rétention, sous-stations et lignes électriques, voies sécurisées pour accéder au TGV, etc. Plutôt que la construction d'une LGV, Monsieur LHOMMEAU demande la modernisation de tous les réseaux existants pour y faire circuler des trains à moyenne vitesse.

Michel CROC (RFF) ne peut pas laisser dire que RFF n'applique pas la réglementation.

Bernard GYSSELS (RFF) invite les participants à consulter sur le site Internet l'étude d'insertion d'une LGV dans le paysage que RFF a fait réaliser. Il soutient que le « tas de terre » qui a été montré sur une photographie n'a rien à voir avec la construction du TGV Méditerranée.

En réponse à Philippe CARUSO (Néoules), Bernard GYSSELS (RFF) indique que l'alimentation de la LGV nécessitera la construction de 4 sous-stations le long du tracé (une dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var et une dans les Alpes-Maritimes). La consommation électrique représentera 1 % de la consommation des départements du Var et des Alpes-Maritimes.

Mélanie MACARIO (centre d'urbanisme d'Aix-en-Provence) reproche à RFF de ne pas respecter la loi SRU puisque la construction de gares nouvelles en pleine campagne provoque l'étalement urbain. Par ailleurs, elle signale qu'une décision du tribunal administratif d'avril 2005 a fait application pour la 1^{ère} fois de la charte de l'environnement pour annuler une déclaration d'utilité publique.

Michel CROC (RFF) est fier que RFF soit le promoteur du mode de déplacement terrestre le plus respectueux de l'environnement. Concernant la localisation des gares, il fait observer que la décision relève d'une responsabilité commune des élus et des transporteurs.

Suzanne LAUGIER souhaite connaître la profondeur des fondations des piliers qui soutiennent le viaduc de Ventabren.

Bernard GYSSELS (RFF) répond de mémoire que les pieux doivent mesurer de l'ordre de 15 mètres de profondeur.

Suzanne LAUGIER aimerait savoir combien consomme un TGV au moment où il se lance.

Bernard GYSSELS (RFF) contactera RTE pour avoir une réponse précise.

Louis-Marie GIACOBBI (La Roquebrussanne) considère que le développement des transports est contradictoire avec le développement durable, quand il implique de détruire des paysages, des terres agricoles et l'identité de tout un département : il n'a pas envie que le Var devienne les Baléares.

Alain TRUPHEMUS (RFF) constate que la Commission européenne et le gouvernement français sont favorables à un rééquilibrage modal en faveur du rail, car le rail est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Par ailleurs, il fait valoir que RFF n'a la volonté ni de doubler le nombre de touristes en PACA ni de promouvoir l'étalement urbain.

En fin de réunion, un groupe de participants entonne une chanson contre le passage de la LGV sur l'air du Petit Ane gris d'Hugues Auffray.