

# Débat public LGV PACA

## Réunion de proximité à La Roquebrussanne le 17 mai 2005

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours</b> Philippe MARZOLF Président de la Commission particulière du débat public	<b>3</b>
<b>Présentation du projet Réseau Ferré de France</b> RFF et SNCF	<b>9</b>
<b>Prise en compte du contexte environnemental de votre région</b> Isabelle RAULT Cabinet HANRIOT & RAULT	<b>15</b>
<b>Interpellateurs : les interventions alterneront avec les questions du public</b> Jean-Paul CAPORALI Maire de La Roquebrussanne Gérard FABRE Maire de Garéoult André GILLET TPM Christian MOULIN Association de Sauvegarde du Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien – Plateau de l'Issole Jean-Claude LHOMMEAU Comité Local d'Initiative Public, CLIP	<b>19</b>

## **Introduction**

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Bonsoir. Je me présente : Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public sur le projet LGV PACA. Nous allons ouvrir cette réunion de proximité à La Roquebrussanne. Je passe tout de suite la parole à Monsieur le maire, qui va dire quelques mots en tant qu' élu.

### **Jean-Paul CAPORALI, Maire de la Roquebrussanne**

Mesdames et Messieurs, je suis très heureux de vous voir si nombreux pour cette réunion dite de proximité que Monsieur Marzolf, suite à ma demande, a bien voulu organiser, malgré un emploi du temps plus que chargé. Je salue ici la présence de

- Monsieur Fabre, maire de Garéoult, vice-président du Conseil Général, et Conseiller Général du canton de La Roquebrussanne ;
- Madame Josette Pons, vice-présidente du Conseil Général, et députée de la 6<sup>ème</sup> circonscription.

Je remercie aussi les présidents d'association ou leurs représentants qui ont demandé à participer au débat de ce soir.

Que l'on soit pour ou contre la réalisation d'une ligne dédiée au train à grande vitesse, ce débat public, qui a le mérite d'exister, doit permettre d'une façon tout à fait démocratique de connaître la position de l'ensemble des habitants de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Ce débat devra bien sûr se dérouler dans un climat serein et dans le respect de l'autre. Je signale que l'enquête publique prévue par la loi sur l'eau et concernant la branche est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a débuté hier, le 16 mai. Voilà les dernières nouvelles.

Je cède maintenant la parole à Monsieur Marzolf, président de la Commission particulière du débat public. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur le maire.

Tout de suite, je vous propose de regarder comment va se dérouler cette soirée. Je vais vous présenter pendant vingt minutes les principes du débat public, ses règles, comment il est organisé, et l'état d'avancement du débat. Ensuite nous aurons, pendant vingt minutes, Réseau Ferré de France, qui va nous présenter le projet qui sera soumis au débat.

Ensuite, le Cabinet Hanrot & Rault présentera une étude paysagère que la Commission a commandée en cours de débat, pour montrer les enjeux dans le contexte environnemental de la région. Et ensuite, il y aura les interpellateurs : Monsieur Caporali prendra la parole pour donner sa position sur le projet. Monsieur Fabre également, Monsieur Gillet de TPM qui viendra proposer des solutions alternatives, Monsieur Christian Moulin, puis Monsieur Jean-Claude Lhommeau.

Vous avez sur vos sièges une petite feuille où il y a des questions écrites. Pourquoi ? Le principe du débat public, c'est que tout ce qui va être dit est enregistré. On vous demande donc de poser vos questions par écrit, parce que ce soir, nous n'aurons peut-être pas le temps de passer toutes les questions par écrit à l'oral. Par contre, toutes les questions par écrit recevront une réponse du maître d'ouvrage par écrit. Et là, c'est la Commission qui s'engage à pousser le maître d'ouvrage à répondre. Il y a actuellement plus de 600 questions qui ont été posées. C'est donc important.

Après, les règles veulent qu'on tire au sort les gens qui poseront leur question à l'oral. Vous verrez qu'il devrait y avoir trente ou quarante questions posées à l'oral.

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

**Philippe MARZOLF**  
**Président de la Commission particulière du débat public**

Si vous le voulez bien, nous allons commencer par le débat public. Qu'est-ce que c'est ? D'abord, le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, indépendante de l'Etat, des maîtres d'ouvrage et de tous les acteurs. Elle a été créée par la loi de démocratie de proximité, de février 2002. On a organisé depuis le début une vingtaine de débats publics.

Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public, c'est-à-dire vous, à l'élaboration des grands projets d'infrastructure des territoires et d'aménagement des territoires. Nous sommes principalement saisis pour les autoroutes, les lignes à haute tension, les routes à grande vitesse, des tramways, des barrages, par exemple, ou d'autres, un réacteur nucléaire par exemple, les grosses infrastructures de notre territoire.

Quand la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public, elle confie l'animation et l'organisation à une Commission particulière dont je suis le président, avec quatre autres membres, dont un m'accompagne ce soir. Nous sommes engagés tous les cinq sur un code éthique et déontologique. Il est important que les règles soient bien établies pour bien montrer notre indépendance par rapport au maître d'ouvrage et par rapport à tous les autres acteurs, et surtout notre neutralité. En France, quand on a un problème, très souvent, on crée une commission d'experts qui vont missionner d'autres experts, qui vont rendre un rapport d'expert, et le décideur politique doit essayer de trouver une décision qui soit acceptable. Nous, nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Nous sommes là pour faciliter le débat entre le public et les maîtres d'ouvrage autour d'un projet. Ce n'est pas nous qu'il faut convaincre de la pertinence de vos arguments, c'est le maître d'ouvrage. La commission est simplement un facilitateur. C'est pour cela que vous devez poser vos questions par écrit. Après, nous ferons un compte rendu.

Les objectifs visés par le débat public. C'est bien sûr la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet, pour arriver à une participation active et surtout un dialogue constructif. Ce que nous cherchons, ce sont des arguments. Toute cette démarche sert à éclairer la décision finale qui est prise par le maître d'ouvrage par rapport à son projet. Je rappelle que nous sommes en démocratie représentative. C'est donc le décideur politique, en l'occurrence Réseau Ferré de France. C'est donc le ministre qui va décider à la fin si on continue le projet, s'il est nécessaire de continuer à l'améliorer ou pas, et dans quelles directions.

Trois principes guident notre action : la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

La transparence. Tout ce qui a été étudié, tout ce qui est dit par rapport à ce projet doit être remis au public. C'est la garantie que nous vous donnons. C'est pour cela que nous avons trois bureaux, dans lesquels vous retrouvez toutes les études de Réseau Ferré de France, toutes les contributions des acteurs, et les autres études qui ont été élaborées par d'autres acteurs sur ce projet.

L'équivalence. C'est-à-dire que Monsieur le président du Conseil Général a autant la possibilité de s'exprimer que vous, simples citoyens. C'est la force de la démocratie participative. Toutes les personnes concernées peuvent s'exprimer sur le projet. Par contre, ce que nous vous demanderons,

c'est de vous exprimer avec des arguments. Vous pouvez être contre, vous pouvez être pour, c'est bien. Nous ne sommes pas là pour faire un sondage, et encore moins un referendum. Mais nous cherchons des arguments. Parce que nous allons débattre sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse. Ce soir, vous serez peut-être déçus, le maître d'ouvrage a étudié des tracés sur les couloirs de passage. Il importe donc que chacun puisse s'exprimer, chacun à son tour, et écouter les arguments de chacun. Nous sommes là pour débattre sur l'opportunité de cette ligne, ses objectifs, ses fonctionnalités et ses principales caractéristiques bien sûr.

Tout ceci va amener la Commission particulière à élaborer un compte rendu de comment le débat s'est déroulé, qui a participé, le nombre de personnes, etc., et ce qui s'est dit, ce qu'il en ressort. Je vais vous présenter l'état d'avancement des débats au milieu du parcours. Ensuite, fin août, nous sortirons le compte rendu, le bilan fait par le président de la CNDP, et trois mois plus tard, le maître d'ouvrage aura entendu les arguments, et il aura à prendre une décision sur les conditions de poursuite de son projet : s'il l'abandonne, s'il continue à l'élaborer, et dans quelles directions.

### **Les documents d'information sont les suivants.**

Présentation du débat public - c'est le premier journal du débat, le dossier du maître d'ouvrage de 140 pages, sa synthèse, un Cd-rom avec les vingt-deux études qui ont été élaborées, et les cahiers d'acteurs, environ une quinzaine, issus des contributions écrites des participants. Nous avons reçu plus de quarante projets. C'est une particularité également du débat public. La CNDP cherche la symétrie dans l'information. Vous avez l'information du maître d'ouvrage avec son dossier, et également, les acteurs peuvent apporter des contributions écrites qui sont transformées en cahiers d'acteur, si les arguments nous semblent complets, pertinents, permettant de faire avancer le débat. C'est pour cela que vous avez une quarantaine de cahiers d'acteur qui sont diffusés au même niveau, auprès des gens, que le dossier du maître d'ouvrage. C'est important au niveau de la symétrie.

Le journal du débat : il doit y en avoir quatre. Le premier journal a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires dans les boîtes aux lettres. Et là, excusez-moi d'intercepter les excuses de la Commission, nous avons confié à La Poste la distribution en boîtes aux lettres du journal du débat, et cela s'est fait en mars ou début avril. Il y a eu beaucoup de problèmes, même dans votre ville, il n'a pas pu être correctement distribué. La Poste nous a dit que c'étaient des problèmes dus à la neige. En tout cas, nous avons fait refaire la distribution fin avril. Il faudra vous plaindre à la Poste. Le journal n° 2 est en cours de distribution.

### **Les moyens de diffusion de l'information :**

- trois bureaux, un à Marseille, un à Toulon et un à Nice. Tous les documents sont disponibles dans ces locaux. Vous pouvez aussi demander par écrit tous ces documents ;
- un site Internet. Là, nous sommes très agréablement surpris, nous avons une très bonne participation sur Internet. Nous en sommes à plus de 280 connexions quotidiennes sur le site. Les gens viennent donc vraiment regarder, télécharger les documents ;
- un système de questions/réponses : 679 questions ont déjà été posées, soit à travers les réunions publiques, soit également par courrier ou grâce à des cartes T que nous avons reçues ;
- un numéro vert ;

- un système de carte T, avec demande de documentation. Vous voyez plus de 6 600 personnes. Et la moitié de ces personnes habitent dans le Var ;
- une opération dont nous n'avons pas encore les résultats, auprès des scolaires et des étudiants. Il nous a semblé important... Si le projet se fait, cela pourrait se faire d'ici 2020, ce sera plutôt les élèves et étudiants qui seront les futurs clients ;
- et 225 articles de presse publiés depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

### **Les moyens de participation :**

- 36 réunions publiques ;
- 3 réunions générales de lancement pour présenter le dossier, pour que les acteurs posent leurs conditions ;
- les auditions publiques, pour les arguments des acteurs sur leur position également ;
- 8 réunions thématiques sur les principales thématiques. Il nous a semblé important de traiter toutes ces thématiques. Elles ont été élaborées et discutées avec les acteurs en concertation lors de la phase de préparation du débat : l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, le développement des TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux, et également les enjeux fonciers et l'urbanisme ;
- 2 ateliers pédagogiques qui vont avoir lieu bientôt, sur le financement, et les solutions alternatives proposées par les acteurs ;
- 17 réunions de proximité ;
- 3 réunions générales de synthèse qui auront lieu le 5, le 6 et le 7 juillet.

### **L'état d'avancement :**

Nous avons ressenti :

- une difficile perception par tout le monde des projets d'aménagement du territoire qui devraient justifier le projet de LGV PACA. C'est plutôt un mal français. On a plutôt l'impression qu'on propose des projets d'infrastructure, et après on pense à quoi cela va servir ;
- une très forte inquiétude, en fonction du territoire, sur les impacts environnementaux du projet, et surtout sur le maintien des équilibres fragiles entre l'urbanisation, les milieux naturels et l'activité agricole, et principalement viticole ;
- de nombreux questionnements également sur l'emplacement des gares. Des critiques sur les gares nouvelles : quels projets autour de ces gares ? Quels accès ? Quelles dessertes ? Quels gains de temps réels par rapport aux dessertes actuelles du centre ville ? Et beaucoup de propositions de liaisons plutôt de centre ville à centre ville, avec des décrochements pour que les dessertes en centre ville soient toujours les plus efficaces. C'est là aussi qu'il y a le plus d'interconnexions avec les transports collectifs existants ;

- une très forte demande de priorité pour les transports quotidiens grâce au TER, et même une desserte de type RER pour aller directement travailler tous les jours dans les agglomérations ;
- des inquiétudes également sur le financement du projet, des demandes d'éclaircissement sur la réalisation des autres projets d'infrastructure qui sont prévus dans la région, avec un risque de concurrence sur les TER et cette future ligne LGV. Et bien sûr, combien cela va coûter au contribuable de la région ;
- un intérêt et des questions pour une solution mixte voyageurs/marchandises. On voit beaucoup de camions sur les autoroutes, et on se demande pourquoi est-ce qu'on ne fait pas une ligne mixte. Les arguments du maître d'ouvrage n'ont peut-être pas assez porté.

Quelles sont les fonctionnalités de la LGV ? Là, le débat est plus départemental. C'est un peu logique, puisque les objectifs de chacun des départements est complètement différent.

Dans les Bouches-du-Rhône, il y a l'expression d'un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, notamment avec la demande de passages par Marseille, et un projet urbain avec une demande d'une nouvelle gare à La Bocca.

Dans le Var, il y a l'émergence et une structuration d'une opposition de principe à la LGV qu'il n'y a pas dans les autres départements, pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière qui est déjà forte dans votre département. Une très forte inquiétude pour la pérennité de l'agriculture, en particulier les vignobles. Mais à Cuers, on nous a parlé aussi des figuiers. La nouvelle gare est contestée à Cuers, et TPM a fait une étude pour une gare plus proche du centre de Toulon. Une demande aussi concernant une desserte importante à Toulon centre. Plusieurs demandes de réouverture de lignes existantes.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous. Il est vrai que le projet LGV répond à un véritable désenclavement par rapport aux Alpes-Maritimes et au département. Là, c'est plutôt des critiques sur le manque d'ambition du projet. Il faudrait aller jusqu'en Italie. Ils souhaitent pouvoir se connecter directement avec l'Italie. Egalement, une demande de raccordement de gare avec le tunnel le plus près possible du centre de Nice. Ils souhaitent que les TER se mettent en place, notamment entre Antibes, Nice et Menton. Et donc, la troisième voie qui a été proposée, ils souhaitent qu'elle soit réservée aux TER.

Voilà rapidement l'état d'avancement. Nous en sommes à la moitié du débat. A la fin du débat, lors des réunions de synthèse, nous ferons un état de ce qui aura été ressenti.

La Commission particulière a demandé une étude complémentaire. Ces études complémentaires sont décidées de façon indépendante. Nous avons passé un appel à consultation à trois bureaux d'études : un suisse, un belge et un anglais, pour faire un dire d'expert, pour dire si la méthode qui a été utilisée par RFF, si les résultats leur semblent cohérents et objectifs, concernant les possibilités d'amélioration de la ligne existante, pour essayer de ne pas faire de nouvelle ligne, mais plutôt d'utiliser la ligne existante, en l'améliorant, en termes de vitesse. Il faut quand même pouvoir répondre à la demande de Nice concernant les temps de transport sur la liaison Paris/Nice. Nous leur avons également demandé de faire des propositions sur les études complémentaires à venir après le débat public, sur le mixage de la ligne nouvelle, l'amélioration de la ligne existante... Qu'ils nous donnent des idées, des pistes de réflexion pour après le débat. Cela veut dire que le débat public est prolongé jusqu'au 8 juillet.

Je vous propose de prendre une ou deux questions directement sur la démarche du débat public uniquement. Sur le projet, ce sera des questions par écrit.

### **Robert GIRAUDO, Association de protection de l'environnement**

Il faut reconnaître que nous sommes ici dans une des seules enceintes où les tenants des deux tendances peuvent s'exprimer. Lors de la réunion de Cuers, j'avais dénoncé la propagande du qui avait tracté dans nos boîtes aux lettres, dans le périodique du Conseil Général, des fausses informations sur le financement. Cela a été confirmé après, lors de la réunion, qu'effectivement le financement n'est pas du tout arrêté, et qu'une grande partie serait à la charge de la région ou du département. Je voudrais aussi dire que le débat public serait bien plus riche si les maires ne mettaient pas un chapeau de feutre sur l'information. J'ai deux exemples dans le centre Var, où des réunions publiques d'associations qui ont pignon sur rue n'ont pas eu l'accès à des salles municipales pour pouvoir tenir des réunions d'information. Je considère que si les gens pouvaient réellement s'informer, le débat ici serait encore bien plus riche, parce que les gens auraient déjà une information et pourraient ensuite confirmer ou infirmer, et poser des questions plus intéressantes. Les deux communes dont je parle - et je veux que ce soit dans le compte rendu qui sera fait - c'est les Arcs, où le maire, Monsieur René Meissonnier, qui a pourtant parlé de démocratie, a refusé à l'association des propriétaires fonciers la salle pour tenir une réunion d'information. Et la deuxième commune, c'est Draguignan, où le maire a également refusé l'accès à la salle à l'association « Draguignan écologie ». Ceux qui ont accès à l'argent, ce sont les tenants du « Oui ».

### **Philippe MARZOLF**

Cette question avait déjà été posée. Nous proposons 36 réunions publiques, il y a un parcours avant les réunions publiques dans certaines villes. Il y a une exposition qui va être mise en place dans la mairie de la ville de Draguignan avant la réunion. La réunion de Draguignan a lieu le 31 mai, il y aura donc une exposition, avec un tractage de nos documents dans la mairie de Draguignan quelques jours avant la réunion, du 23 au 29 mai. Ceci étant, il ne nous est pas possible de contraindre les maires à prêter des salles. Mais ce n'est pas normal, je suis d'accord avec vous.

### **Bernard FONTAINE, Conseiller Municipal à Garéoult**

Je voudrais poser une question de méthodologie. Je regrette qu'on ait complètement évacué le côté tracé du débat public. Or, je suis de ceux qui pensent qu'on ne peut pas séparer trois variables, le principe du TGV, son tracé et son financement. Vous nous dites que le financement n'est pas clair, le trajet non plus, il ne reste que le principe. Moi, je suis convaincu qu'on ne peut pas, dans un débat public, séparer les trois variables.

### **Philippe MARZOLF**

Le débat public, c'est marqué dans la loi, a lieu sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques. Par contre, il est certain que vous verrez le maître d'ouvrage vous présenter... Il faut bien comprendre qu'élaborer un projet de cette envergure, n'importe où en France, cela prend entre dix et quinze ans d'études. Jusqu'à présent, vous aviez - vous public - une seule manière de vous exprimer, c'était l'enquête publique. C'est-à-dire un ou deux ans, trois ans maximum, avant le



début des travaux. Là, on en est deux ou trois ans après le début des études. C'est donc surtout sur l'opportunité. Les tracés ne peuvent pas être étudiés pendant deux ou trois ans, parce que cela va mettre dix ans. Par contre, vous avez les vrais scénarios qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage, dont les trois qui sont approfondis. C'est pour cela que ce soir, on parlera bien sûr des scénarios, et un autre scénario sera proposé. Donc, ce n'est pas les tracés qui sont mis au débat, mais c'est quand même des scénarios de passage, avec des couloirs de 5 kilomètres de large.

### **Suzanne LAUGIER**

Vous avez déjà écrit dans le compte rendu du débat public dans le sens de la distribution des documents de départ. Nous constatons tous les jours qu'il y a des gens qui ne les ont jamais reçus, moi la première. C'est une remarque qui vaut pour les autres débats publics qui viendront par la suite, parce que c'est un bon principe. Je pense que l'expédition comme une publicité est absolument absurde. Déjà, nous recevons énormément de publicités. Je n'ai pas dû remarquer que ce document était plus important que les autres. Surtout qu'il est joli d'aspect, mais pas particulièrement... Il ne crie pas que c'est un débat public, et qu'il faut absolument le lire. Il y a peut-être quelque chose à revoir au niveau de la mise en page. Je m'élève fermement contre le fait que ces documents soient envoyés de cette façon. Ce débat public est payé par nous, entre autres, contribuables de la région, puisque les collectivités locales les paient, ainsi que RFF naturellement, mais nous le payons. Et j'estime que l'argent doit être utilisé autrement. La première des choses pour que la démocratie soit respectée, c'est que ces documents parviennent aux gens dès le début des débats. Ensuite, ils ont été envoyés avec beaucoup de retard.

Il y a une autre remarque que je voudrais faire aussi dans le déroulement des réunions. Nous avons le droit de poser des questions écrites, c'est bien. Il paraît qu'on nous répond après. Je n'ai pas encore reçu de réponse à celle que j'ai posée. Ces messieurs de RFF nous répondent. Ce n'est pas un débat : nous n'avons plus le droit de parler après. Peut-être qu'on pourrait limiter le temps de parole, par exemple, mais qu'on ait quand même le droit de répondre à une question. Parce que sinon, ce n'est pas un débat. On ne peut pas appeler cela un débat.

### **Philippe MARZOLF**

Vous l'avez dit, c'est vrai que le débat public est financé bien sûr par le maître d'ouvrage. RFF ne paie pas tout. Il y a un Comité d'orientation... Ils se partagent les coûts entre la région, les trois départements et les trois agglomérations : Nice, Toulon et Marseille. Nous avons déjà un budget qui nous mène autour de 2 à 2,3 millions d'euros. Il faut simplement savoir que si vous voulez qu'on envoie les documents adressés à toute la population, cela coûte trois fois plus cher. C'est une question de coût.

Deuxième réponse par rapport au fait de dire que ce n'est pas un débat : je pourrais vous dire que je suis d'accord, vous vous en doutez. Par contre, je note toujours, quand les gens posent leurs questions, que RFF va répondre et la personne qui a posé la question a toujours la possibilité de dire qu'elle n'est pas contente. C'est un autre débat. Par contre, si on laisse tout le monde parler par rapport à une seule question, on est là jusqu'à minuit.

Je vous propose maintenant de passer à RFF, pour vingt minutes de présentation du projet.

## **Présentation du projet Réseau Ferré de France**

**Michel CROC**  
Directeur Régional RFF

**Bernard GYSSELS**  
Chef de projet LGV PACA, RFF

**Alain SEGUIN**  
SNCF

**Lise MERMILLOD**  
RFF

### **Michel CROC**

Bonjour. Je ne voulais pas introduire mon exposé en vous rappelant que Réseau Ferré de France est le propriétaire des voies ferrées. A ce titre, il est chargé de leur entretien, du renouvellement, et aussi de la modernisation, et des projets neufs. C'est pour cela que c'est Réseau Ferré de France qui a demandé à la Commission nationale du débat public d'organiser le débat sur ce projet de ligne à grande vitesse.

Si nous avons demandé d'organiser un débat, c'est parce que nous estimons, après l'avoir étudié avec les collectivités, que ce projet est opportun. C'est un premier élément du débat. Les réunions sont faites en particulier pour vous écouter là-dessus. C'est un débat qui est ouvert en ce sens que, comme on vous l'a dit, on a étudié une vingtaine de scénarios. Nous savions en venant ici que certains d'entre vous sont simplement contre certains scénarios, et donc nous écoutons les arguments. Et nous aimerions aussi que ceux d'entre vous qui pensent que le projet est opportun de façon générale, nous donnent leur avis sur des scénarios, les nôtres ou de nouveaux scénarios, qui répondraient mieux à la question d'opportunité que ceux qui passent par ici.

Merci.

### **Bernard GYSSELS**

L'enjeu de la grande vitesse, c'est répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Paris est encore à trois heures cinquante. Il ne faut plus que deux heures trente pour rejoindre Lyon, et les relations restent difficiles pour la capitale varoise du fait de la saturation du réseau actuel. Les habitants qui vivent à l'est du département restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations et la plupart des temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne trois heures vingt-cinq à 60 km/heure.

On voit, en rouge et en noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut donc contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre mission de la LGV PACA, c'est d'offrir la grande capacité ferroviaire. C'est-à-dire plus de TER pour vos déplacements au quotidien. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les TER omnibus, semi-directs, les trains corail et les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation dus à leur nombre d'une part, et à leurs vitesses différentes d'autre part.

Dans les années qui viennent, le Conseil Général va mettre en service des TER toutes les sept à quinze minutes, au départ des gares des agglomérations. C'est-à-dire une desserte du type RER, comme en région parisienne. Deux lignes existantes et la nouvelle permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Comment réaliser la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ils sont classés en trois grandes familles :

- tout d'abord, les scénarios de desserte sur un axe, qui desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice : deux scénarios ont été étudiés suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération ;
- les scénarios de desserte sur deux axes desservent d'une part Marseille, d'autre part Toulon et Aix : huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée, entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise, par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte Baume ;
- les scénarios desservant sur trois axes, desservent séparément Marseille, Toulon et Nice : six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée, entre Durance et le sud d'Aix-en-Provence, et de l'itinéraire dans le département du Var : haut Var ou centre Var.

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 de desserte, qui suivent l'itinéraire du centre Var, ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte Baume. Ce sont donc les trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir. Dans tous ces scénarios, l'agglomération toulonnaise est desservie par deux gares. La gare actuelle de Toulon centre, et une gare nouvelle qui serait située au nord de l'agglomération, connectée à la ligne existante, et reliée à Toulon centre par des TER fréquents et de façon à proposer une alternative à la voiture pour se rendre à la gare nouvelle.

Contourner le centre de l'agglomération permet de proposer des temps de parcours compétitifs pour l'est du Var et des Alpes-Maritimes tout en économisant d'importants... 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.

Sur cette carte figurent les différents projets de ligne à grande vitesse conduits par Réseau Ferré de France. Les difficultés du relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne sont nettement au-dessus des coûts observés dans la plupart des projets en France : environ 13 à 15 millions d'euros. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires. Selon les scénarios, c'est entre 47 et 89 kilomètres de tunnel qui seraient nécessaires.

Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de sections en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles.

Selon les variantes étudiées à ce stade, le projet coûterait entre 4,9 et 7,5 milliards d'euros, et entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les trois scénarios approfondis que nous avons présentés tout à l'heure. Ainsi, dans un contexte de rareté des fonds publics, doit-on chercher à définir un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût ?

### **Alain SEGUIN**

Voilà maintenant ce que la SNCF, en tant que transporteur et en tant que maître d'ouvrage des gares, propose à partir du projet qui vient de vous être présenté par Réseau Ferré de France. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses. D'abord, nous cherchons à améliorer l'accessibilité aux transports ferroviaires. Il s'agit pour nous de proposer une offre qui puisse bénéficier à la plus grande partie de la population. Ensuite, nous proposons une alternative à l'avion et à la route, tout en préservant l'atout propre au TVG qui est de desservir les centres villes.

Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV qui allie rapidité et proximité. Plusieurs types de missions pourraient constituer cette offre. Les TGV qui relient la région PACA à Paris auraient trois missions possibles :

- les TGV directs, de Paris à Nice, sans aucun arrêt, ou avec arrêts dans les gares de la LGV en PACA. On aurait ainsi des TGV sans aucun arrêt entre Toulon et Paris ;
- mais aussi des TGV desservant la côte. On aurait ainsi des TGV Paris/Marseille/Toulon centre/Hyères via la côte, qui pourraient éventuellement avoir des arrêts intermédiaires entre Marseille et Toulon, et des TGV Paris/Nice par la côte, à partir de Saint-Raphaël, qui pourraient desservir les centres-villes ;
- les TGV reliant PACA aux autres régions de France et d'Europe, emprunteraient uniquement la ligne nouvelle, avec arrêts dans les gares situées sur la LGV. Les TGV de l'arc méditerranéen/Bordeaux/Nice/Italie, voire Espagne/Italie, emprunteraient bien sûr exclusivement la LGV.

Le schéma montre également les temps de parcours commerciaux. Le projet fait gagner une heure trente sur les trajets Ile-de-France/Côte d'Azur et environ quarante-cinq minutes sur les trajets pour l'aire toulonnaise. Le meilleur temps de parcours Paris/Toulon est actuellement de trois heures cinquante, avec un arrêt à Marseille ou à Aix. Le temps de parcours Paris/Toulon nord serait de trois heures cinq, et de nombreuses fréquences seraient sans arrêt intermédiaire.

Les gains de temps permis par le projet tels que les présente aujourd'hui RFF sont donc importants. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyageurs. Le trafic TGV pour PACA pourra ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. A Toulon, le trafic TGV est actuellement de 1,5 million de voyageurs. Il pourrait atteindre, au terme du projet, 2,8 millions de voyageurs TGV, et 2,6 millions de voyageurs TER, soit une augmentation de 70 % du trafic.

Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées. C'est ce que vous voyez sur ce tableau. Pour Toulon, la desserte TGV offre aujourd'hui 14

fréquences quotidiennes. Il y en a 7 pour Paris, et 7 pour la Provence. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles dans les autres régions ainsi que ce projet de LGV PACA devraient permettre d'aller jusqu'à environ 36 fréquences. Cela représente 14 TGV par jour pour Paris, soit environ un départ par heure, et 20 TGV par jour pour la province, l'Europe, l'Espagne et l'Italie.

Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intrarégionaux : 20 TGV par jour par exemple, entre Toulon et Nice.

Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre TGV avec les TER mis en place par le Conseil Régional afin d'offrir un bon maillage ferroviaire dans la région.

La desserte s'appuie à la fois sur les gares actuelles et sur les gares nouvelles. En ce qui concerne les gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle. D'abord une gare au nord de Toulon, située aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération Toulon-Hyères et le secteur nord-est ; une gare dans l'est du Var, dite est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golf de Saint-Tropez ; et une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes, située dans le triangle Cannes, Grasse, Antibes. Pour ces trois gares, nos études ont montré qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre la zone d'accessibilité du TGV. Leur trafic serait important : entre 1 et 1,5 million de voyageurs à chaque gare.

Pour nord Toulon, notre étude montre que cette gare relativement éloignée du centre ville devrait être utilisée en complémentarité avec Toulon centre. Dans le cas du scénario nord Marseille, nous retenons l'hypothèse supplémentaire d'une gare TGV qui pourrait être située sur le site de Blancarde. Cette seconde gare TGV pourrait être destinée aux TGV Province/Province, Saint Charles restant la gare TGV pour Paris. Enfin, notre souhait général est de desservir les gares des centres villes. Ainsi, nous aurons 5 gares TGV dans le Var, dont 2 pourraient servir l'agglomération de Toulon.

## **Lise MERMILLOD**

La LGV PACA, plus que toute autre ligne en France, nous permettra évidemment de développer une bonne offre pour les longues distances, c'est l'offre que la SNCF vient de vous présenter sur les TGV. Mais aussi et surtout, de proposer une offre pour les déplacements de la vie quotidienne. Pourquoi ? D'abord, parce qu'on va pouvoir proposer un nouveau service, les trains intercity à grande vitesse, entre les agglomérations de la région. La ligne nouvelle et la ligne classique seront connectées en plusieurs points, nous pourrions faire circuler les trains d'abord sur la ligne classique, puis sur la ligne nouvelle, ou inversement. Par exemple, au départ de Marseille, en ligne nouvelle jusqu'au Var, puis sur la Côte d'Azur, ou alors au départ de Toulon centre, en ligne classique jusqu'à une gare nouvelle au nord de l'agglomération, puis la ligne à grande vitesse qui rejoindrait Nice. Avec ce type de service, on pourrait gagner au moins une heure sur tous les déplacements ferroviaires à l'intérieur de la région. Toulon centre serait à 50 minutes de Nice, alors que dans le même temps, les temps de parcours routiers ne cessent pas d'augmenter. Entre Toulon et Nice, il faudrait plus de deux heures trente en voiture. Cette nouvelle offre a été mise en service récemment dans le Pas-de-Calais. Elle s'est trouvée très performante.

Avec la LGV PACA, on apporte aussi la grande capacité. La grande capacité, c'est plus de TER sur la ligne classique, du fait du report des trains à grande vitesse, de la ligne classique vers la ligne nouvelle. Cela veut dire que la mission du Conseil Régional, c'est de développer l'offre TER. Il l'a déjà fait avec une première phase du Contrat de Plan. Le Conseil Régional prévoit de mettre en

service trois fois plus de TER autour des agglomérations, des services de TER qui s'apparentent au RER. C'est aussi des sillons de meilleure qualité pour les trains de marchandises à travers la région. La LGV PACA est donc un projet qui peut rendre le sillon plus attractif tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens.

Je vais faire un petit zoom sur ce que cela peut donner pour les TER, parce que nous allons rendre à la ligne Marseille/Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations. Dans le Var, nous constatons une offre très peu performante, très peu attractive. Pourquoi ? Parce qu'elle est faible, parce qu'elle est limitée aux heures de pointe, et parce qu'elle est sans continuité de service. C'est-à-dire que parfois, pendant 2 à 3 heures, on n'a pas de train. On prend donc la voiture.

Avec la LGV PACA, les capacités sur la ligne seront suffisantes pour mettre en service des trains cadencés toutes les quinze minutes vers Marseille depuis Toulon aux heures de pointe, toutes les quinze minutes vers Hyères, toutes les demi-heures vers les Arcs et vers Cannes. Une offre qui sera fréquente, et surtout qui sera lisible.

Le train plus attractif, c'est logiquement plus de voyageurs dans les TGV, dans les TER, dans les trains intercités, donc entre 2 et 3 millions de voyageurs dans les TGV, 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER. Cela veut dire qu'entre Marseille et Toulon, près d'une personne sur cinq prendrait le TER, entre 1,5 et 3 millions de voyageurs intercités dans ce nouveau service. Cela veut dire qu'entre Toulon et Nice, on aurait près d'une personne sur trois qui prendrait le train plutôt que la voiture. C'est aussi 1 million de passagers reportés de l'avion vers le train, et 5 000 voitures, par jour, reportées de la route vers le train à l'intérieur de la région. Et la moitié de ces voitures reportées, c'est grâce au service TER.

Rappelons-nous simplement qu'en termes de trafic, une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à deux fois trois voies, et qu'en occupation du sol, une autoroute à deux fois trois voies occupe beaucoup plus d'espace qu'une LGV, deux fois plus. Enfin, en termes d'effet de serre, la ligne LGV émet 20 fois moins de CO<sub>2</sub> que la voiture, et 45 fois moins que l'avion. 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**

Je voudrais apporter un premier élément de réponse que nous a fourni Réseau de Transport Electrique, RTE, puisque vous aviez posé la question sur la consommation électrique, et comment on pourrait alimenter ce projet.

Les éléments fournis par RTE sont les suivants. L'alimentation électrique de la LGV PACA nécessitera la construction de quatre stations qui seront raccordées sur le réseau électrique de 55 000 volts : 1 dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var, et 1 dans les Alpes-Maritimes. Le réseau THT de la région, conforté par la mise en service de 400 000 volts, permettra d'accueillir sans aucune contrainte nouvelle les consommations envisagées. Les différents couloirs de la LGV actuellement à l'étude sont très proches du réseau 225 000 actuel. Il faut dire également que les ouvrages de raccordement aux sous-stations au réseau 225 000 volts seront donc de faible longueur.

Ce que précise RTE également, c'est qu'en tout état de cause, la construction de ces futures liaisons respectera l'accord avec l'Etat, que RTE nous a donné.

Autre élément de précision : au total, ces sous-stations, les trois sous-stations que j'ai évoquées - deux dans le Var et une dans les Alpes-Maritimes - consommeront environ 1 % de la consommation électrique actuelle du département des Alpes-Maritimes et du Var. Ce ratio, à l'horizon de 2015 à 2020, sera donc encore inférieur.

Voilà les éléments que je tenais à apporter, suite à la question que vous aviez posée.

**Philippe MARZOLF**

Merci pour ces débuts de réponse qui seront bien sûr sur le site Internet, et qui seront envoyés aux gens qui ont posé la question.

Je propose maintenant d'écouter une étude qui est faite sur le contexte environnemental de notre région. C'est une étude qui a été demandée par la Commission particulière, financée par RFF, à un cabinet indépendant. Je passe la parole à Isabelle Rault. Merci de l'écouter pendant quinze minutes. Vous aurez ensuite la parole pour poser des questions.

## **Prise en compte du contexte environnemental de votre région**

**Isabelle RAULT**  
**Cabinet HANROT & RAULT**

Bonjour. Je vais vous présenter la synthèse que nous avons faite sur les enjeux à la fois de paysage, de territoire et d'environnement. C'est un extrait de cette étude que je vais vous présenter ce soir. Cette étude a été réalisée à partir des dossiers du maître d'ouvrage, mais aussi à partir des rencontres avec des communautés de communes, et des visites de terrain. Elle porte sur les trois scénarios qui ont été approfondis à la demande du Comité d'orientation.

Je présente cette étude en deux parties, une première sur la synthèse des enjeux. Puis, nous parlerons des différentes conséquences, notamment celles du plateau de l'Issole.

Notre région est identifiée au niveau européen pour la qualité de son cadre de vie et de ses territoires. Cette qualité résulte de l'équilibre entre les territoires construits, cultivés et naturels :

- des unités urbaines qui sont caractérisées par une centralité, une densité bâtie autour d'espaces publics et d'équipements. Nous en avons trois grosses dans la région : Marseille, Toulon et Nice ;
- des unités agricoles, dont le plateau de l'Issole, qui ont une valeur économique, patrimoniale, paysagère et écologique ;
- des unités naturelles qui sont de grands espaces, avec une intégrité géographique, écologique, paysagère et patrimoniale.

L'équilibre entre ces unités fonde la qualité et l'identité de notre région. Cet équilibre est fortement menacé par l'expansion des entre-deux périurbains. Ces entre-deux sont constitués d'un peu de chaque unité, qui désagrège les caractéristiques de l'unité principale. Cette expansion colonise les unités agricoles et naturelles, on le voit à Rousset et dans les Alpes-Maritimes, où des constructions sont implantées sur des sites improbables. On le voit aussi sur ces cartes qui nous montrent l'expansion urbaine de l'aire toulonnaise, entre 1947 et 1999. Cette expansion, on la trouve sur toute la région.

Ces territoires sont protégés par des réglementations. On voit qu'il y en a beaucoup sur la région, ce qui montre la qualité et la valeur des espaces naturels. Les unités agricoles sont identifiées comme des paysages urbains-cadres, mais sont peu protégées. Les collectivités territoriales sont soucieuses de renforcer l'équilibre, et profitent des nouveaux outils d'urbanisme pour cadrer la pression nouvelle.

Comment la LGV va-t-elle traverser ce territoire ? C'est une bonne solution de transport, nous l'avons vu avec RFF. Mais on n'apporte pas de garantie sur le maintien de la qualité territoriale. Elle peut aussi bien être un élément déstructurant qui renforce la pression urbaine sur les unités fragiles, ou bien être un élément structurant qui prend en compte les contingences territoriales et aide à pérenniser les équilibres en prenant des précautions.



Nous allons voir comment, au travers des séquences et des précautions. Nous avons découpé les scénarios en 14 séquences, qui sont des séquences géographiques.

Le bassin de Saint Maximin à origine agricole, mais qui est très grignoté par l'expansion urbaine. Nous avons de grandes unités viticoles qui préexistent. Pour faire la synthèse de ses caractéristiques, nous avons pris des cartes IGN, pour spatialiser à la fois les caractéristiques topographiques et la répartition des unités. Vous avez : en jaune l'agricole, en vert le naturel, en rouge les grandes infrastructures, les autoroutes, en blanc les nationales, et en noir les voies ferrées. Sur Saint Maximin, on voit l'expansion urbaine assez forte, avec ses unités agricoles qui persistent, et un chapelet d'unités agricoles quand on va vers le sud.

Nous allons plaquer les différentes protections écologiques en vert. En bleu, vous avez les zones inondables. Ce territoire est donc protégé, notamment sur le site de la Sainte Baume qui a un projet de site classé.

Si on plaque le couloir de 7 kilomètres de la LGV, on s'aperçoit qu'il joue avec l'infrastructure et le quitte pour aller vers le plateau de l'Issole. Nous aurons donc des protections de jumelage d'infrastructures, mais comme on va rentrer sur une unité que laquelle il n'y a pas d'infrastructure, il y aura des protections par rapport à ces unités, et des protections aussi par rapport aux différentes habitations. C'est ce que nous allons voir plus précisément.

Lorsque l'on regarde de manière générale les couloirs LGV, on s'aperçoit qu'ils sont jumelés avec les infrastructures sur une grande partie du territoire. Il y a deux positions : soit on dissocie les infrastructures, cela veut dire qu'on multiplie les impacts et les investissements ; soit on jumelle les infrastructures, cela veut dire que les impacts sont délimités, les investissements pour les protections sont mutualisés et permettent de traiter les infrastructures existantes.

Ces couloirs passent, pour certaines parties, dans des secteurs qui n'ont pas d'infrastructure. C'est le cas du plateau de l'Issole. Dans ces passages, soit on met un tracé direct, pour être le plus performant en termes de temps de parcours et de coût, mais on fractionne les unités de manière irréversible, soit on les contourne, ce qui est quand même performant en termes de temps de parcours, mais on garde ces unités intègres de chaque côté de l'infrastructure.

En résumé, sur le territoire du bassin de Saint Maximin, on aura des protections par rapport aux unités. Notamment, en passant dans les franges, entre les unités urbaines et les unités agricoles, on aura des jumelages d'infrastructures, des protections par rapport aux espaces habités.

La séquence du plateau de l'Issole. On est sur un secteur qui est très beau. Ce que l'on voit sur cette image, c'est que tout le territoire est organisé autour de l'agriculture. On a des routes et des villages qui sont implantés sur les franges, pour laisser plus de place aux terres agricoles sur des terrains fertiles, et à l'irrigation. On s'aperçoit que cette unité agricole est importante, mais que le plateau lui-même est relativement petit, sur une petite échelle. Cette petite échelle est protégée par des sites, des protections. L'Issole a des zones inondables importantes, donc un territoire relativement contraint.

Par rapport à cette situation, qu'avons-nous comme préconisations ? La protection des unités, toujours, protection en termes topographiques et protection des habitations.

Protection topographique : on s'aperçoit que le couloir est perpendiculaire aux grandes orientations des plis que l'on peut trouver sur les plis topographiques. Traditionnellement, le principe qui est

mis en œuvre par souci d'économie est le principe de déblai/remblai. On déblaie des parties de colline qu'on remblaie dans des vallées, pour faire passer l'infrastructure. Ce dispositif crée une coupure visuelle et d'usage sur les collines et dans les vallées, alors qu'avec les ouvrages, on est sur des systèmes qui assurent la transparence d'usage, la transparence visuelle et écologique.

Protection des habitations : la majorité des villages dans la région sont implantés sur l'adret, pour profiter au mieux de l'orientation solaire. Toutes les ouvertures et les jardins sont exposés au sud, aussi parce que la plaine agricole est un paysage agréable à voir. La première précaution est donc, si on est obligé de passer par ce territoire, d'implanter l'infrastructure plutôt sur l'ubac qui protège naturellement les habitations par le relief des impacts sonores. Si on est obligé de passer sur l'adret, on passe en déblais, ce qui permet de libérer l'espace et parfois, on aura des passages supérieurs pour laisser la transparence.

Sur ce secteur, il y a une grande restructuration agricole qui s'est opérée il y a une vingtaine d'années. On sait qu'une vigne produit au bout de 20 ans. Il y a donc de grands enjeux en termes agricoles, en termes hydrauliques, on le voit avec... Là aussi, on a un réseau hydraulique très complexe.

Nous allons passer sur le sillon permien, à Cuers : c'est encore une grande plaine agricole, qui est limitée par des infrastructures. On voit la voie ferrée et l'autoroute, avec le village de Cuers. Elle est très contrainte par sa topographie. On est entre les Maures et le massif cristallin et calcaire. On a aussi des enjeux assez forts, des enjeux de zones inondables. Des infrastructures qui existent, et un projet de poids qui implante une gare à Cuers, dans un secteur fragile puisque agricole. Donc là encore, des précautions par rapport à l'implantation des gares, un jumelage de l'infrastructure, protection des habitations et ouvrages.

Les gares étudiées par RFF sont hors des villes en général. Les gares envisagées sont en ville. Une gare barycentre, c'est une gare qui pose problème. Puisqu'elle est hors de la ville, elle n'est pas vraiment desservie par les TER, les transports en commun, les services des communautés urbaines. Son implantation remet en cause l'équilibre territorial, parce qu'elle est consommatrice de foncier fragile, et elle est génératrice d'un développement urbain. Si cette implantation est impérative, des projets de territoire doivent l'accompagner.

En frange urbaine, la nouvelle gare est bien desservie par les transports en commun et les liaisons TER. Elle permet quasiment d'accélérer l'installation de l'entre-deux périurbain, et de réhabiliter l'entrée de ville, et de couper la pression foncière. Elle maintient la pérennité des unités qui sont non urbaines. En ville, elle est contrainte par le tissu construit, mais elle peut être le moteur d'une recomposition urbaine sur des quartiers en mutation. Proche du centre ville, elle profite de tous les services et elle ne remet pas en cause l'équilibre territorial.

En synthèse, nous avons vu que :

- l'implantation des gares était importante, par rapport à l'aménagement et au développement du territoire ;
- les jumelages d'infrastructures permettent de concentrer les nuisances et les investissements ;
- les contournements permettent de préserver l'intégrité des unités ;
- les protections par rapport aux habitations.

Ces précautions sont nécessaires pour éviter de fragmenter des unités et de renforcer la pression urbaine. Nous les avons trouvées sur l'ensemble des séquences que nous avons étudiées. Elles sont cohérentes avec les orientations d'aménagement des collectivités territoriales, c'est-à-dire un développement durable et équilibré. Elles ne pénalisent pas - pour certains, mais pas tellement - le temps de parcours et le coût, mais elles évitent de détruire la qualité d'un cadre de vie de manière irréversible.

Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Il me semblait important de vous montrer une autre vision du territoire et de ses différentes protections.

Actuellement, vous êtes plus de 200 personnes, et nous n'avons reçu les questions que de 27 personnes. Certaines personnes ont posé plusieurs questions. Vous allez avoir la liste des personnes qui ont posé des questions. Avant de passer la parole à la salle, je vous propose d'écouter Monsieur Caporali, le maire de La Roquebrussanne, sur son avis par rapport à ce projet, notamment sur son opportunité.

## **Interpellateurs : les interventions alterneront avec les questions du public**

**Jean-Paul CAPORALI**  
**Maire de La Roquebrussanne**

Merci de me laisser la parole.

Je tenais à vous remercier, Monsieur Marzolf, ainsi que vos collaborateurs, pour l'organisation de cette réunion.

Je rappelle en tant que maire de La Roquebrussanne que :

- d'une part, j'ai présenté au conseil municipal une motion qui a été acceptée au mois de mars, qui traduisait la pensée des Roquières et des Roquiers, qu'ils soient de vieille souche ou venus récemment dans cette si belle commune. Nous devons défendre la qualité de l'environnement, la beauté des sites, mais aussi son agriculture en général, et sa viticulture en particulier. Cette motion est sur le site de La Roquebrussanne ;
- d'autre part, il y a un certain nombre d'associations qui m'ont demandé l'autorisation d'occuper cette salle, dans laquelle nous sommes ce soir. Je ne l'ai pas refusée. Même si cela a été difficile, cela a été fait. Et souvent, je ne suis pas maître de l'occupation de cette salle. J'ai accepté d'organiser, avec l'aide d'un certain nombre d'élus et des personnels des services techniques, la réunion de ce soir afin de vous faire connaître, Monsieur Marzolf, la position particulière de la population de notre village, mais aussi de celle du canton. Je tiens à ce propos à féliciter tous ceux qui se sont exprimés jusqu'à maintenant d'une manière constructive.

En ce qui me concerne, sachez que je me battraï, quitte à me répéter, pour que cette ligne dédiée au train à grande vitesse ne passe pas par le territoire du canton de La Roquebrussanne en général, et de notre commune en particulier.

Il faut bien se rendre compte que le monde évolue, et que le train à grande vitesse fait partie intégrante maintenant des transports que nous utilisons.

Nous devons aussi tenir compte de la dimension européenne et prévoir l'ouverture vers les pays situés de part et d'autre de la France, même si d'autres projets existent par ailleurs, projet qui, je le rappelle, sont eux aussi au stade des études.

Compte tenu des lignes existantes, de leurs fréquentations, je pense, et j'insiste lourdement sur le « je », qu'il doit y avoir quelque part une ligne supplémentaire entièrement dédiée aux trains dits à grande vitesse, que ce soit le TGV ou les TER-GV.

Cela permettrait enfin d'entrevoir la possibilité :

- d'augmenter le transport du fret par voie ferrée afin de diminuer le nombre de camions sur les routes et autoroutes. Ceci en adéquation avec ce qui a été dit ou écrit lors du drame du tunnel du Mont-blanc, drame qui a endeuillé de nombreuses familles ;
- d'étendre et d'améliorer les dessertes TER dans le cadre d'un service public de qualité ;
- enfin, de stabiliser, voire de diminuer la pollution atmosphérique ainsi que les drames consécutifs aux accidents de la route. Cela fait déjà trois mois que le débat est enclenché, il y a un certain nombre d'idées qui ont déjà été émises. On ne peut tout de même pas en inventer en permanence.

Mais cela, j'insiste, pas n'importe comment, pas n'importe où, ni à n'importe quel prix.

En effet, cette ligne ne devra surtout pas menacer l'identité que représentent nos territoires, pas plus que le patrimoine culturel. Elle devra :

- préserver notre environnement magnifique avec les écosystèmes qui le composent, et que l'on doit tout faire pour transmettre à nos enfants ;
- préserver l'espace agricole afin qu'il ne soit amputé d'aucune façon ;
- préserver les ressources hydriques qui doivent faire l'objet de toute notre attention, car le problème de la ressource en eau devient le problème majeur actuel ;
- permettre un désenclavement du territoire de la Provence Verte et du haut Var ;
- et enfin, elle devra impérativement être financée par d'autres fonds que ceux des composants de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui ne sont pas les seuls de toute évidence, à être concernés, puisque pour venir dans notre région par le moyen d'une ligne à grande vitesse, il faut bien venir d'ailleurs - ou y aller - de plus loin, beaucoup plus loin...

Pour moi, seule répond à mes idées la ligne directe Aix/Marseille/Toulon/Nice, celle appelée « par le bord du littoral », avec bien sûr la réhabilitation de la ligne Carnoules/Gardanne qui devrait être prolongée jusqu'à la gare d'Aix TGV, à moins que l'on opte pour un projet entièrement souterrain, ce qui solutionnerait les problèmes de coupures de courant électrique, tels que ceux qu'on a connus cet après-midi.

Merci de m'avoir écouté.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur le maire. Je vous propose maintenant de passer aux questions. L'ordre des passages est tiré au sort. Nous allons entendre d'abord la question N° 7.

### **Louis-Marie GIACOBBI, Professeur agrégé de géographie, La Roquebrussanne**

J'ai personnellement une question à poser à l'ensemble des personnes ici présentes, à savoir : comment allier le développement durable - objet tarte à la crème, parce qu'on nous en sert tous les

jours et cela ne veut pas dire grand-chose - et l'avenir du département du Var. Sachant que dans le département du Var, d'après les différentes réunions où j'ai pu aller, il y avait une volonté de la part des politiques et de la part des responsables économiques du coin, de vouloir absolument développer le tourisme. On a même entendu parler à Toulon du développement du tourisme, des possibilités de doublement d'ici 2025 pour la région PACA.

A côté de cela, je trouve que c'est un gros risque de prendre comme projet une mono activité économique que serait le tourisme. A côté de cela, je vois aussi un littoral absolument saturé, et malheureusement pour le Var, le Var est dans notre région le seul département qui possède encore autant d'espaces naturels, en particulier sur la région littorale. Le problème : si on a une saturation du tourisme sur la côte, où vont se reporter ces populations ? Vers le moyen Var, c'est-à-dire chez nous. Ce qui pose énormément le problème de constructions. Vous savez très bien que la loi littorale par exemple, est en train d'être complètement prise à revers par les élus du littoral.

Et le deuxième problème que je voudrais poser, c'est le problème agricole, et le problème des vignes en particulier. Lorsque j'avais entendu à Toulon, en réunion, les responsables de RFF qui disaient qu'à l'est du bassin parisien, en Champagne, on avait réussi à modifier les tracés du TGV, excusez-moi, mais le prix de l'hectare dans la région de La Roque en particulier, n'a rien à voir avec le prix du foncier dans la région Champagne-Ardenne. Actuellement, l'hectare en Champagne-Ardenne se vend autour de 700 à 800 000 francs/hectare, ce n'est pas le cas ici. Ici, c'est autour de 50 000 francs, à peu près. Ou un peu plus.

Dernière chose : je dénote aussi un problème lié à l'identité de notre région, qui est en perte de vitesse, et qui sera encore plus menacée au moment où le TGV se mettra en place. Si notre région devient - et le Var en particulier - un nouveau Lubéron, ou une banlieue de Paris, quelque part, cela me pose problème.

### **Philippe MARZOLF**

Qui veut répondre, sur ces questions de développement économique et d'activité ?

### **Josette PONS, Députée, vice-présidente du Conseil Général**

Je vais répondre, encore que je ne sois pas une spécialiste de cette réponse. Mais s'agissant du département du Var, et s'agissant de la politique du Conseil Général - je parle sous couvert de Monsieur Fabre qui est vice-président au Conseil Général de Var, et qui est maire de Garéoult - la politique de développement du territoire, il y a longtemps qu'on en parle. Il y a longtemps qu'on essaie d'agir, et il y a longtemps qu'on y réfléchit.

S'agissant de la position de la politique en matière agricole, puisque c'est moi qui préside cette commission pour le Conseil Général, je crois pouvoir vous dire que le Conseil Général, depuis fort longtemps, s'est engagé vers une protection des terrains agricoles. Cela concerne toutes les filières que nous avons dans le département. Aujourd'hui, le Conseil Général ne tiendra pas deux langages. Nous pourrions en reparler, si vous voulez.

S'agissant du développement du territoire, le tourisme est très important. Je crois que pour le territoire du Var, il faut ne pas avoir peur du tourisme, et surtout conserver notre agriculture. Il y a d'ores et déjà beaucoup d'actions avec les agriculteurs. L'agritourisme, ça existe. Même si le

littoral est saturé, on assiste aujourd'hui à beaucoup de choses dans le territoire agricole, de la part des producteurs, de la part des propriétaires, de la part de toutes les personnes qui travaillent en agriculture. Et on travaille aussi avec le tourisme. Il y a les gîtes à la ferme, les visites... Voilà. Il ne faut pas négliger ce côté économique.

C'est tout ce que je peux répondre pour l'instant. Peut-être que nous pourrions approfondir ? J'essaie de répondre en fonction de ce que je peux savoir. Je peux mieux parler de l'agriculture, évidemment, puisque c'est la partie dont je m'occupe. Et s'agissant de la position du Conseil Général en matière de protection des zones agricoles, et s'agissant de la LGV, le Conseil Général s'est exprimé par le biais de son président. Donc, s'agissant de la protection des terrains agricoles, le département est complètement clair.

### **Alain SEGUIN, SNCF**

Je vais vous donner, à titre indicatif, la répartition des motifs de déplacements par TGV, au mois de mars. Il est certain que l'été, le tourisme prend une part plus importante. Je parle pour la ville de Toulon : motif professionnel : 31 %, affaire personnelle ou privée : 40 %, loisirs, tourisme et séjour : 21 %, aller-retour domicile/travail : 7 %, aller-retour domicile/école : 1 %. Les motifs « professionnel » et « affaire personnelle » sont très importants dans l'utilisation du TGV. Il n'y a pas que le tourisme. C'est le message que nous voulions vous faire passer, au-delà des chiffres.

### **Louis-Marie GIACOBBI**

J'ai bien entendu la réponse de Madame la députée, c'est très bien. Je voudrais revenir sur ce que vous avez dit, Monsieur, à savoir que personnellement, j'ai fait une étude sur le tourisme dans le Var, montrant que 95 % des touristes vont sur le littoral. Alors, je veux bien qu'on me parle de l'écotourisme, du tourisme à la ferme, etc., mais c'est véritablement une part très, très marginale, malgré tous les efforts qui sont faits par le Conseil Général du Var. Il faut bien le reconnaître. Regardez par exemple, quand on habite la région et qu'on n'est pas un technocrate, on voit très bien que les campings dans la région, à l'intérieur, sont vides en été, alors qu'ils sont super saturés sur la côte. Un autre problème qu'il faut voir, c'est que lorsqu'on prend le tourisme et lorsqu'on prend les flux migratoires touristiques dans le Var, en été, on arrive, le 14 juillet, à une population de plus de 3 millions de personnes dans le Var, pour 800 000 habitants résidents. Ce qui veut dire que si on double ce chiffre d'ici 2025, je ne sais pas où on les mettra.

### **Philippe MARZOLF**

La question suivante est la question N° 15, posée par Jean-Claude MANRIQUE, de la Confédération Paysanne.

### **Jean-Marc MAURIC, membre du Conseil d'Administration de la Confédération paysanne du Var**

Si vous me le permettez, ma question viendra après la présentation du projet par André Gillet.

**Philippe MARZOLF**

Bien sûr. Question suivante, la question N° 4, posée par Michèle Chaix.

**Michèle CHAIX, Stop Nuisances Cuers**

Ma question à Réseau Ferré de France, mais je rebondis par rapport à la déclaration de Monsieur Caporali, qui n'est pas du tout contre la LGV, mais qui ne la veut absolument pas sur son territoire. C'est une façon de voir les choses. Le littoral est hyper saturé, et vous le savez très bien. L'impact agricole, viticole, et les espaces naturels, c'est exactement comme chez vous. Alors, grand point d'interrogation : comment passera-t-on sur le littoral sans dégât, et sans modification, et sans perte d'identité ? Hormis cela, je continue, parce que je pense que cela valait la réflexion. Je la fais d'ailleurs très sérieusement.

D'autre part, je m'adresse à notre ami Monsieur Gyssels et nous demandons à Réseau Ferré de France de bien vouloir nous indiquer à quelle date, et durant le débat public, aurons-nous connaissance du scénario dans le détail, proposé par TPM : l'itinéraire, les contraintes - je suppose qu'il n'y en a pas ? - le coût, et ses conclusions. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Je pense, Madame Chaix, que cette question ne s'adresse pas à RFF, mais à Monsieur Gillet, de TPM, dont la Commission attend toujours l'étude. Est-ce que vous pouvez nous dire quand est-ce que la Commission aura l'étude, quand elle pourra la mettre sur le site Internet ?

**André GILLET, TPM**

Il vous a été indiqué par Monsieur Robert Beneventi, lors de la réunion de Marseille, lors de la réunion des acteurs, que cette étude qui a été transmise à RFF mais effectivement pas par un courrier officiel, était disponible à partir de cette semaine. Il vous l'a dit à Marseille.

**Philippe MARZOLF**

Oui mais je n'ai toujours rien. Il nous la faut en trois exemplaires - Marseille, Toulon, Nice - et les CD-Rom.

**André GILLET**

Dès demain, j'interviens auprès de lui pour qu'il vous l'adresse officiellement.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Question N° 27, posée par Madame Chevret.



**Nadyne CHEVRET, Collectif TGV Sud Var**

Je vais simplement rebondir non pas sur ce qui a été dit ce soir, mais simplement sur un article de journal, de Michel Vauzelle, qui est passé hier, mécontent de la SNCF. Je pense que certains ont dû le voir. Lors des réunions de proximité, on nous promet beaucoup de choses concernant les TER. Je pense donc que cela concerne la majorité de la population régionale. C'est bien ce qui a été dit au début de la présentation.

A Cuers, j'avais demandé à RFF de nous dire s'il y avait une convention signée avec le Conseil Régional, l'autorité directrice finançant les TER. Sur le courrier que Monsieur Vauzelle distribue en gare, il dit qu'il a poussé un coup de gueule : 1,5 milliard de convention avec SNCF, mécontentement des usagers qui ne cesse de croître, mauvaise qualité de service plus que jamais, d'où un découragement à utiliser le ferroviaire, et donc, on reprend les voitures.

Monsieur Croc m'avait dit que l'engagement ne sera pris, que la convention... Pour être certain d'avoir le triplement de l'offre TER, il faut qu'il y ait une convention, un engagement. Monsieur Croc avait répondu à Cuers que ce serait lors de la DUP, Déclaration d'Utilité Publique.

J'ai donc demandé par courrier la DUP et l'engagement de RFF lors de la ligne LGV-Med. Donc, quel engagement lors de la mise en route de la LGV ? Quelle attribution de sillons TER ? Cet engagement, a-t-il été maintenu ? Et à cet horizon 2005, qu'en est-il toujours ? Je reviens donc sur quelque chose qui existe, qui fait partie de notre région. Voilà ma première demande.

Ensuite, à chaque fois, j'entends la SNCF nous dire : « on vous promet tant de TER, on vous promet tant de choses ». D'accord. Mais ce ne sont que des promesses, parce que la libéralisation des sillons, à l'heure actuelle, pouvez-vous nous assurer que c'est vous, SNCF, qui les aurez pour les TER ?

Ensuite, qui va payer l'entretien des voies existantes, c'est-à-dire CSFGP, la ligne Vintimille/Marseille, qui va l'entretenir ? Parce que Monsieur Vauzelle est légèrement laissé à l'abandon. Ce n'est pas moi qui le dit. Et ensuite, les gares telles que Cuers par exemple, qui va s'en occuper, et avec quel financement ? Moi, je suis citoyenne de la région, j'aime bien qu'on ait de grands projets, mais qu'on voit quand même le quotidien des gens, qu'on ne leur fasse pas prendre des vessies pour des lanternes. Merci.

**Michel CROC**

Il faut que vous produisiez le tract complet de Monsieur Vauzelle, parce que le journaliste a lu le recto, mais pas le verso. Sur le recto, Monsieur Vauzelle dit que le service se dégrade actuellement, et que les voyageurs prennent leur voiture. Et sur le verso, il dit : « *je dois dire que la région s'est fortement engagée jusqu'à présent, elle a doublé l'offre de TER dans les cinq dernière années* ». Alors, je ne sais quel engagement irait sur la TEV, parce que je ne sais pas si à cette époque il y avait déjà des engagements. Mais la région a bien doublé le nombre de TER qui circulent depuis quelques années. Ce que déplore Monsieur Vauzelle, c'est que les crédits soient mal attribués au ferroviaire.

Alors, c'est ce que je vous expliquais à Cuers, que les ressources de RFF, c'est les péages payés par les frets qui circulent sur le réseau. Aujourd'hui, les péages payés par les trains ne suffisent pas tout à fait à payer l'entretien. L'objectif, c'est qu'en 2008, les trains qui passent sur le réseau paient de

quoi entretenir le réseau. A ce moment-là, on n'aura plus les difficultés que signale Monsieur Vauzelle qui d'ailleurs se concentrent, malheureusement, plus sur des lignes comme la ligne des Alpes. La ligne du littoral est quand même entretenue correctement.

Quand je vous dis que les engagements seront pris lors de la déclaration d'utilité publique, c'est parce qu'aujourd'hui, on n'a pas les différents scénarios étudiés, les différents types de desserte. L'opportunité n'est pas tranchée, on ne peut donc pas vous dire aujourd'hui l'ordre des trains qu'on va mettre.

Ensuite, à terme, si dans une dizaine d'années, l'ouverture réseau est tout à fait effective, et que la région décide de confier ses TER à un autre opérateur que la SNCF - ou à la SNCF d'ailleurs - dans les deux cas, c'est bien la région qui décidera quel service TER elle met en place. Je pense donc que le système pourra fonctionner correctement.

### **Bernard GYSSELS**

Pour revenir sur la question du TGV Méditerranée, à ma connaissance, il n'y avait pas d'engagement sur le développement des TER lors de la réalisation du TGV Méditerranée. Mais ce sera à vérifier.

### **Nadyne CHEVRET**

Parce que la dernière fois, quand on a fait la réunion, je me suis dit que peut-être j'étais mal informée, pas suffisamment informée. Comme je n'avance jamais quelque chose que je ne connais pas, je désirais absolument savoir l'engagement, s'il y a lieu. Parce que l'on m'a répondu, dans le verbatim, que ce serait à la DUP que cela se ferait. Voilà. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Je vous propose de passer la parole à Monsieur Fabre, qui est le maire de Garéoult, pour donner la position de la mairie, pour aller plus loin sur cette LGV.

### **Gérard FABRE** **Maire de Garéoult**

Comme je l'ai dit il y a une quinzaine de jours à Garéoult, je suis toujours circonspect. Parce que nous faisons différents scénarios, sans jamais finalement insister sur le scénario qui passe au sud. On nous présente uniquement - je prends cela personnellement pour de la provocation - uniquement ceux qui passent par les cimes. Il y a quelque chose qui est quand même un peu choquant. Je vous dirais sincèrement qu'on peut se poser des questions dans la mesure où tout semblerait fait pour décourager les élus, les collectivités territoriales, pour dire que c'est extrêmement cher, et dire qu'il n'y a pas tellement d'alternative, finalement, devant nous.

Pour cela, devons-nous être contre la modernité ? Devons-nous être contre le développement de notre région, et plus particulièrement notre département ? Aujourd'hui, comme cela a été dit tout à l'heure, notre économie est essentiellement tournée vers le tourisme. Demain, cette manne se tournera probablement vers les pays du Maghreb, dans le Moyen-Orient, vers les pays asiatiques. On va déjà à Marrakech pour moins de 300 euros, et à Tunis pour la même somme. La bataille des 30 prochaines années, c'est la recherche d'emploi. Par conséquent, assurer le développement de notre département, en mettant en place des réseaux de communication, c'est notre mission principale, et ces réseaux de communication devront intégrer l'arc méditerranéen. C'est une chose très importante. Prenons tout particulièrement l'exemple du pays d'Aix qui a bénéficié effectivement de l'implantation du réseau TGV. Mais cette modernité doit cependant être modernisée, elle doit être canalisée, contrôlée. Aujourd'hui, et encore plus demain, l'homme sait pratiquement tout faire. Aujourd'hui, nous voyons des avions portant 800 personnes. Nous intégrons bien la technologie. En 2020, nous saurons faire varier les TER des trains à grande vitesse, et donc les objections, les arguments qui existent - on ne peut pas passer par là ou par là - n'existeront probablement plus. On va sur la Lune, on construit des ponts comme celui de Millau... Aujourd'hui, plus rien ne s'oppose donc à la technologie. On peut en particulier utiliser par juxtaposition ou superposition les réseaux de communication existants, tels que les autoroutes, les réseaux ferrés existants. Et je pense que plus on ira dans le temps, plus on pourra se caler par rapport à ces réseaux existants.

Maintenant, s'agissant des coûts, RFF a annoncé plusieurs chiffres, et des ratios de participation allant de 10 à 20 %, ce qui diffère dans certaines brochures, mais peu importe. N'oublions pas que RFF, est un EPIC, c'est-à-dire un établissement public à caractère industriel et commercial. Le principal actionnaire de RFF est l'Etat, c'est-à-dire nous. Il financera donc ce que lui demandera de financer l'Etat, et les collectivités locales financeront le reste. Et à ce titre, elles pourront participer aux prises de décision. Nous ne voudrions pas avoir aujourd'hui l'impression qu'on est en train de courir à la remorque de RFF qui aurait déjà pris des décisions. Il n'en est pas question.

Je remarque également que, aujourd'hui, au jour où nous sommes dans l'Europe, nous allons voter une décision importante, nous ne voyons pas du tout les autres européens arriver dans ce projet.

S'agissant du tracé, RFF vous a présenté ce soir le projet qui privilégie finalement un intérêt administratif, un intérêt qui est commode pour RFF, et je ne partage pas le point de vue de Madame qui a présenté la topographie et les problèmes d'environnement. Vous avez balayé très rapidement, d'un geste de la main, les conséquences qu'aurait, dans la vallée de l'Issole en particulier, le tracé qui viendrait d'Aix, Saint Maximin, et automatiquement, pour rejoindre la région toulonnaise, serait axé sud/sud-est. Les collines sont toutes orientées est/ouest. Il faudra donc faire des buses. Vous allez donc modifier complètement et la topographie, et la climatologie de toute la région. Vous évacuez également les conséquences que cela aura pour la végétation, et donc la viticulture.

Le département du Var et la communauté d'agglomération de TPM vont procéder - je le confirme - à des études complémentaires, puisque les études qui nous sont présentées ne nous satisfont absolument pas. Dans une des prochaines commissions permanentes, le Conseil Général votera un marché en vue justement de faire une étude complémentaire et en particulier pour privilégier le seul itinéraire qui nous paraisse le plus argumenté et le plus valable en termes d'économie, c'est l'itinéraire qui rejoint Marseille, Toulon par le sud et Nice. Je parle en tant qu'élu qui s'inquiète du développement durable. Ce serait une aberration que de passer par le centre Var. Disons que, à l'heure actuelle, il n'y a aucune raison pour que le TGV emprunte le centre Var.

Je vais clôturer mon intervention. Vous avez bien compris que si je suis favorable au développement du TGV dans le département du Var, je suis - pour les raisons que vous connaissez, c'est-à-dire la préservation de notre environnement... Le val d'Issole est sur un plateau en karst. Sur le plan hydraulique, c'est l'une des réserves les plus importantes du département du Var en termes d'eau. Nous ne pouvons pas balayer d'un revers de main 30 années d'efforts faits pour la viticulture, pour labelliser les coteaux varois. Nous avons, il y a quelques années, gagné la bataille de la carrière de Néoules. Tous les élus du plateau se mobiliseront, je puis vous le garantir, contre le passage de la LGV dans le val d'Issole mais nous ne sommes pas opposés à la LGV.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Nous allons revenir aux questions. La question suivante est la question 24, posée par Madame Gras.

### **Simone GRAS, Protection du site brignolais**

Dans un premier temps, je vais répondre à Monsieur Fabre. Si les tracés qui sont aujourd'hui énoncés passent justement sur les villages où a lieu le débat, je vais lui dire pourquoi. Parce qu'en fait le projet, je crois savoir de source sûre qu'il est déjà arrêté, et je peux vous dire que très certainement, il passera sur Brignoles. La tactique employée, c'est de bien faire peur à des gens où la LGV ne va pas passer, qui sont assez nombreux dans la salle comme je peux le constater, alors qu'à Brignoles, je peux vous le dire, les gens ne se sentent pas du tout concernés. On a un mal fou à faire comprendre aux gens que le tracé, il va certainement nous passer sur la figure.

Je voulais aussi féliciter la jeune femme qui a eu le courage tout à l'heure de nous raconter l'histoire de l'étude d'impact et de nuisances. Nous avons tous entendu dans sa voix qu'elle avait vraiment très peur, qu'elle était vraiment très tendue. Je la félicite. Il me serait agréable de savoir qui a mandaté ce cabinet d'études.

### **Philippe MARZOLF**

C'est la Commission particulière, avec le paysagiste Didier Corot, qui a trouvé que c'était important d'avoir cette nouvelle question, qui a choisi le cabinet, et qui a demandé cette étude financée par RFF dans le cadre du budget du débat public.

### **Simone GRAS**

Nous pensons qu'il serait peut-être bon de mener une étude faite par un cabinet qui n'est pas français, pour être bien certains que l'étude ne soit pas influencée.

### **Philippe MARZOLF**

Là, vous parlez d'étude paysage. Il y a une étude que la Commission nationale a demandée pour vérifier des études que RFF a faites. Celle-ci sera faite par un cabinet suisse, belge, ou anglais. La Commission nationale vient de passer un appel à consultation. L'étude qui a été faite par le Cabinet Hanrot & Rault a été choisie par la Commission, et est financée dans le cadre du budget du débat

public. Il valait mieux prendre un cabinet qui connaissait la région, surtout que cette étude a été faite dans un temps très bref. Elle a été décidée il y a un mois et demi, ils ont un mois pour la faire.

### **Simone GRAS**

Puisque j'en suis aux félicitations, je voudrais dire aussi que Madame la députée a eu un certain courage de venir s'exprimer devant nous, d'autant plus que nous avons tous des reproches à adresser à Monsieur Falco.

Il y a quelque chose dans la présentation des positions du département qui ne m'a pas beaucoup plu, c'est qu'on dit que dans le Var, on a une opposition de principe au projet TGV. Je voudrais vous dire que ce n'est pas le cas. On n'a pas d'opposition de principe sur le projet TGV. Simplement, il nous semble que ce projet ne tient pas la route. Les gens semblent essentiellement préoccupés par le tracé. Il y a quinze ans, le TGV devait absolument passer descendre sur Fréjus, parce que Monsieur Léotard le voulait. Aujourd'hui, le TGV doit absolument passer à Toulon, parce que c'est Monsieur Falco qui le veut. Comme Monsieur Léotard a disparu de la politique, on peut supposer que dans vingt ans, Monsieur Falco... Quand on nous dit que le TGV doit aller absolument à Toulon, on se demande bien pourquoi. Parce que Toulon, c'est le nord du département, et les gares TGV actuelles ne sont pas très éloignées du fait qu'elles sont à Aix, et Aix n'est pas très éloignée de Toulon.

On nous dit aussi qu'il faut absolument que ce TGV aille à Nice : je veux bien que les gens aillent à Nice ! Mais il faut encore réfléchir à une chose, c'est que tout le monde sait qu'il va se faire un TGV Lyon/Turin ! Les gens vont traverser c'est certain, mais si on les traverse par le Lyon/Turin, il est évident qu'une voie de desserte qui descendrait par l'Italie pour rejoindre Nice, tout aussi rapidement, aurait l'avantage de faire gagner le fameux couloir rhodanien. Dégageons-le ! Dégageons-le ! A quoi bon nous faire une tranchée dans le Var, que ce soit à Garéoult ou à Brignoles, si cela ne nous apporte rien dans le haut Var, on n'en n'aura que les nuisances.

Si vous pensez que la ligne TGV est la principale nuisance, je peux vous dire qu'il n'y a pas que celle-là. On nous a parlé d'abord des très gros pylônes électriques : sur les paysages, c'est magnifique ! Vous oubliez aussi qu'il y a des tonnes de remblai, qu'il va falloir faire des carrières, qu'il va falloir remettre tous les circuits routiers et ferroviaires et autres... C'est une catastrophe pour le Var en général !

### **Philippe MARZOLF**

Nous allons repasser à la question que vous deviez poser.

### **Simone GRAS**

La question que j'avais posée, finalement, je l'ai oubliée !

**Philippe MARZOLF**

La question était : « Dans le Var, malgré les oppositions de principe, on nous prépare la création d'une gare dans un coin du Var, avec une ligne qui traverse le département de part en part. Pourquoi ne pas parler de l'ensemble des nuisances, cela aussi les Varois le refusent ».

**Bernard GYSSELS**

Une réaction par rapport à votre intervention. C'est-à-dire que sur les trois scénarios que nous avons présentés très rapidement, dans chaque famille - à un, deux ou trois axes - vous voyez que sur les vingt scénarios présentés, je vous rappelle qu'aucune décision n'est prise par le maître d'ouvrage. Je me permets d'insister très lourdement.

**Philippe MARZOLF**

Nous passons à la question N° 29 posée par Jean-Claude Manrique.

**Jean-Claude MANRIQUE, Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume, Mont Aurélien, Val d'Issole**

Toutes les questions que je voulais poser ont déjà été dites. Là je me trouve un petit peu démuni...

**Philippe MARZOLF**

Alors passez votre tour...

**Jean-Claude MANRIQUE**

Non, non. J'ai tout de même des choses à dire. Il y a peut-être des choses de bon sens à dire. Je parle avec les citoyens et on parle du TGV. Au point de vue bon sens, il y a des choses qui me choquent. Quand je vous écoute, les Messieurs de RFF, j'ai l'impression qu'on peut même être complètement démuni. Pourquoi ? Vous parlez de dépenser des milliards pour faire un TGV qui va à Toulon. Or Toulon, c'est à un jet de pierre de Marseille, où il y a déjà le TGV. Alors je vous pose la question : pourquoi dépenser des milliards pour faire un TGV qui va à Toulon ? Pourquoi ne pas faire un TER ? D'autant plus que les gens perdront du temps dans ce trafic. Parce que vous allez faire une gare à Cuers, ils vont prendre la voiture. Total : centre ville à centre ville, vous allez perdre à peu près un quart d'heure !

Ensuite, les Niçois veulent que les touristes arrivent rapidement. On arrive dans un entonnoir : vous n'arriverez pas à garer, vous n'arriverez pas à aller sur le port. Vous allez à Saint Raphaël : vous n'arriverez pas à vous garer, vous n'arriverez pas sur le port... Je ne sais pas jusqu'où vont-ils arriver ces gens-là ? C'est une question de bon sens. Faire arriver des gens de Paris jusqu'à Nice... Je dis Paris mais je ne sais pas. Dans vos réunions, on parle surtout de l'Europe du Nord... Je vais employer des termes forts : on veut prostituer le littoral ! Alors, gagner une heure pour aller à Nice, alors que Madame a dit qu'elle pourrait utiliser les circuits italiens, ce qui paraît raisonnable, alors je me dis : où est le bon sens ? Pourquoi dépenser - on nous dit 7 milliards, à coup sûr, on arrivera à

10... Nous sommes complètement endettés, nous faisons attention... Moi, quand je marche, je tiens bien mes poches, parce que j'ai peur qu'on me prenne des sous pour payer tout ce qu'il y a à payer... Et vous voulez dépenser des milliards, alors qu'on n'en voit pas l'utilité. Est-ce que vous pensez qu'il faut dépenser autant de fric pour que les touristes gagnent une heure pour venir de Paris ?

### **Michel CROC**

Il serait stupide de dépenser des milliards pour faire gagner vingt minutes aux touristes, de dépenser des milliards pour rapprocher Toulon d'un quart d'heure de Paris. Mais je pense que vous avez remarqué que le projet est plus global que cela. Monsieur, vous me dites que demain, les gens qui vont arriver à Cassis ou à Saint Raphaël, ils ne pourront pas aller en voiture à la plage. On peut peut-être trouver un autre moyen pour aller à la plage de Cassis ? Lorsqu'une gare est en ville, ou presque, il y a des systèmes de transports urbains. Ce qui m'embête, c'est que nous avons tendance à raisonner en se disant que d'un côté, la voiture, c'est bien pratique, et de l'autre côté, on se dit que si on développe le TGV ou le TER, les gens prendront leur voiture pour aller le prendre ! Il y a une contradiction entre les deux.

### **Jean-Claude MANRIQUE**

J'habite à Saint Maximin, et les gens de Saint Maximin qui n'ont aucun moyen de locomotion par réseau ferré prennent leur voiture. Si vous faisiez des TER, il y aurait des lignes qui pourraient être occupées par le TER, ou pour faire certains autres transports, mais surtout pas le TGV ! Cela ne sert à rien. Vous pourriez améliorer les conditions de transport local. Nous souhaitons avoir un TER dans la région. Cela répond un peu à votre argumentation : c'est saturé ! Faites-en passer par l'Italie, faites-en passer par le nouveau réseau ! Monsieur Vauzelle est pour ce TER-là, et depuis des années. Cela revient tous les ans, c'est un peu l'Arlésienne, ce truc. Les représentants de Monsieur Vauzelle à la réunion de Marseille ont dit : « *Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs* ». Faisons d'abord des TGV, et après des TER. Alors, je ne comprends plus Monsieur Vauzelle ! Pour moi, il me semble que la charrue et les bœufs, on ne les voit pas du tout avant 2015 ! Nous, ce que nous voulons, c'est qu'il y ait des TER. Ne dépensez pas d'argent avec votre TGV. Payez-nous des TER. Cela nous servira pour aller travailler.

### **Philippe MARZOLF**

On avait mis la question dans l'état d'avancement du débat : c'est la priorité au TER. Je vous propose qu'on écoute maintenant Monsieur Gillet, qui va vous proposer la solution par une gare plus près de Toulon.

### **André GILLET** **TPM**

Je voudrais vous faire part d'une réflexion qui a été celle de l'ensemble des élus du SCOT de l'agglomération toulonnaise, qui regroupe 31 communes. Elle va au-delà Toulon-Provence-Méditerranée. Là, c'est une réflexion qui a été menée sur les 31 communes, et qui a fait l'objet d'un débat interne au SCOT, avant un débat public prochain.

Ce positionnement de la gare, pourquoi est-il si important ? Il y a eu plusieurs questions là-dessus. Pourquoi fait-on une gare, et à quoi va-t-elle servir ? Elle ne va pas desservir, contrairement à ce qui a été dit, que Toulon, parce que Monsieur le Président de TPM voudrait qu'on desserve Toulon. Je crois qu'il y a des enjeux beaucoup plus importants. Qu'est-ce qu'on nous propose actuellement ? Quel que soit le scénario, c'est une gare qui va se situer... qu'on appelle « Toulon nord » par facilité, mais qui se situe en fait dans la plaine entre Cuers et Puget Ville, et qui est donc éloignée des pôles qui sont les pôles principaux de l'agglomération toulonnaise.

Aujourd'hui, on constate qu'il y a un déficit de rayonnement de la métropole toulonnaise, et un étalement urbain entre l'est et le moyen Var. Parce que l'étalement urbain a suivi les voies de communication, a remonté la vallée jusqu'à Néoules et jusqu'ici, puisque nous constatons, quand on regarde les trajets domicile/travail, que beaucoup de gens travaillent dans l'aire

Ce qu'il serait souhaitable, c'est d'affirmer les enjeux. Car actuellement, et là aussi je reprends une question qui a été posée, le département du Var a structuré son économie autour de deux pôles : le pôle touristique, avec pour corollaire le développement du bâtiment et des travaux publics, et le pôle tertiaire administratif. C'est-à-dire les représentations des administrations nationales ou locales. C'est l'essentiel des emplois dans le Var.

Si demain nous voulons offrir du travail à nos jeunes, il faut que des industries, pas forcément polluantes, propres, - notamment liées aux biotechnologies, à des secteurs de la santé, à des secteurs de développement économique dans les nouvelles technologies - puissent venir s'implanter dans l'aire toulonnaise, et au-delà d'ailleurs, dans l'aire l'est Var également.

Actuellement, le problème de la gare TGV entre Cuers et Carnoules risque de renforcer la pression sur le moyen Var. On voit bien que cette gare qui se situe à l'extérieur des pôles où les enjeux sont forts en termes de développement économique, risque d'induire une consommation accrue de terres agricoles en raison du développement induit par la gare. Puisque au-delà de la ligne elle-même, il faut voir qu'une gare consomme au bas mot quinze à vingt hectares, mais le développement induit autour de la gare peut être encore beaucoup plus important.

Par rapport à cela, on a diligenté une étude et celle-ci est partie d'un constat. C'est actuellement il y a l'étalement urbain dont je viens de vous parler. Cet étalement urbain, vous le voyez représenté en jaune sur cette image, s'est développé le long des voies de communication - comme je vous l'ai indiqué - et notamment lorsqu'on a créé la nouvelle liaison à partir de l'échangeur de Cuers et de Cuers nord en direction de Brignoles. Ça a facilité l'étalement urbain dans ce secteur-là et ça s'est développé de l'autre côté, également le long de la RN8 et le long de l'autoroute Toulon/Aubagne.

La gare TGV, compte tenu de son positionnement, risque de renforcer ce développement urbain. Et finalement, les terres agricoles que vous voulez protéger, risquent d'être encore plus convoitées, puisque précisément dans un périmètre de l'ordre de quinze à vingt minutes autour de la gare, il y aura une pression foncière qui risque de s'accroître très fortement.

Actuellement, les réflexions qui sont en cours sur le territoire du SCOT - je précise bien trente et une communes et pas simplement les onze de Toulon/Provence/Méditerranée - font ressortir une volonté des élus de conforter un système de transport collectif, que vous voyez en rouge sur cette photo, et un renforcement des pôles métropolitains principaux, sans pour autant négliger les pôles métropolitains secondaires qui apparaissent en jaune sur cette photo.



La stratégie de développement économique induit également des pôles de compétitivité dans les fonctions de la défense, dans les fonctions et les technologies liées aux biotechnologies et à la mer, également en termes de sécurité et de sûreté industrielles, mais également de développement durable dans les domaines de l'environnement, et dans d'autres domaines. Toutes technologies qui peuvent s'implanter, parce que l'agglomération toulonnaise a quelques atouts dans ce domaine. On pourrait en parler plus dans le détail si vous le souhaitez.

Si on localise la gare de manière excentrée, on n'est pas cohérent avec cette politique de recentrage urbain pour éviter justement une consommation accrue de terres à usage actuellement naturel ou agricole.

Quelles solutions ? Là, vous avez un des tracés effectivement, les deux premiers tracés qui se débranchent autour d'Aix pour arriver à Toulon nord, disons Cuers, avant de repartir en direction de l'est Var et des Alpes-Maritimes. Quand on est là-dessus, il faut voir que les dessertes que l'on nous propose aujourd'hui - depuis que l'on a réalisé ce montage, cela a un peu évolué - c'est-à-dire que Toulon serait desservie en antenne à partir de Marseille en gare centre-ville par trois TGV par jour - actuellement on parle de cinq effectivement, donc il faut corriger ce propos qui n'est plus exact - mais l'ensemble des autres TGV, c'est-à-dire les relations de l'agglomération toulonnaise avec l'ensemble du territoire national hors Paris, et l'Europe en général, et l'arc méditerranéen, de même que l'Espagne, le Portugal et de l'autre côté, l'Italie et au-delà, l'Europe Centrale, ces TGV ne passeraient qu'à Toulon nord. Ils ne passeraient pas à Toulon centre.

Si on infléchit le tracé qui arrive de Marseille, pour desservir au plus près l'agglomération toulonnaise, nous proposons un site, qui se situe aux alentours de la gare de La Pauline et de la prison de La Farlède, pour qui connaît ce territoire. Et l'intérêt de cette gare, c'est d'être au plus près du cœur attractif de l'ensemble de l'agglomération, au centre des trente et une communes dont j'ai parlé tout à l'heure. A ce moment-là, nous pouvons assurer la desserte de manière un petit peu différente.

C'est-à-dire partir de Toulon centre, en empruntant la voie actuelle à rebrousse-poil, puis monter sur la ligne TGV qui n'est pas très loin, puisqu'il y aurait sept ou huit kilomètres selon le point de choix entre la gare centre et la nouvelle gare. Ces TGV qui partent ensuite en direction de l'Ile-de-France, et tous les TGV jonctions - on appelle « jonction » dans le document de RFF, les TGV de l'arc méditerranéen mais également en direction de la côte ouest (Nantes, Bordeaux, etc., mais aussi Strasbourg, Metz et les gares au nord-est de la France) - s'arrêteraient dans cette nouvelle gare. Celle-ci serait connectée, on le voit sur cette dernière image, avec la ligne actuelle, ce qui permettrait de venir desservir la gare par le prolongement du tramway, que vous voyez en rouge ici et qui actuellement passe sur le pôle universitaire. Elle permettrait également la desserte de la zone d'activité économique et de la développer.

Moyennant une modification - c'est le trait noir qui serait supprimé au profit du trait orange - une modification de l'embranchement derrière, cela permettrait de se situer au carrefour de la ligne actuelle avec l'embranchement en direction de Hyères, dont la desserte de l'aéroport et la desserte du pôle hyérois qui, en matière de tourisme, comme le Lavandou, est important pour l'équilibre actuel de notre agglomération. A ce moment-là, on aurait donc derrière une desserte à dix minutes, 4 TER par heure. Vers Cuers, on serait desservi en dix minutes, vers Toulon en douze minutes, et vers Bandol en trente minutes. Ce positionnement nous paraît plus cohérent par rapport à la démarche d'organisation du territoire de l'ensemble des trente et une communes du SCOT de l'aire toulonnaise.

**Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur Gillet.

Monsieur Mauric, avez-vous d'autres questions ?

**Jean-Marc MAURIC**

Je voudrais dire que la Confédération Paysanne, aussi bien que les associations d'environnement dans lesquelles je suis engagé ont toujours eu une position claire. Je regrette ce ne soit pas le cas de tout le monde. On dit non au TGV par exemple ici, mais on ne dit pas oui au TGV ailleurs. C'est une première remarque.

Monsieur Gillet, vous m'avez un petit peu reproché il y a quinze jours, à Cuers, d'invoquer le journal la semaine dernière. Alors vous nous avez dit quand même à Cuers que vous ne nous proposiez pas un fuseau, mais que vous nous proposiez un tracé. Parce que vous nous avez dit : « On ne peut faire une étude sérieuse que sur un tracé mais pas sur un fuseau ». Je crois que cette étude n'est pas encore publiée sur le site Internet du débat public. Mais par contre, vous l'avez transmise aux responsables de Réseau Ferré de France, il y a deux ou trois ou quatre semaines. Je souhaiterais donc savoir ce que Réseau Ferré de France pense de la faisabilité technique et financière de cette proposition de tracé avec la commune.

Voilà. Merci.

**André GILLET**

Simplement à propos des fuseaux et des tracés, je crois qu'il faut dire la vérité. Quand je dis cela, je souhaiterais m'expliquer.

Le problème que nous avons, c'est que le débat public se positionne très en amont. Pour se positionner très en amont sur des problèmes d'opportunité, comme l'a rappelé le président de la Commission, il est évident qu'on ne peut pas étudier les tracés très finement, parce qu'en étudiant les tracés très finement, on fige des choses qui en fait sont susceptibles d'évoluer dans le cadre du débat public. Donc ce qu'on fait, on dit qu'on a un fuseau qui fait entre cinq et sept kilomètres. Ça dépend, il y a des appréciations un peu divergentes sur la largeur du fuseau. Néanmoins, pour apprécier l'impact d'un tracé, et pour apprécier sa faisabilité en termes techniques et en termes de coûts, il est évident qu'à l'intérieur du fuseau - que ce soit RFF ou que ce soit l'agence d'urbanisme Toulon/Provence/Méditerranée - nous n'avons que des hypothèses de tracé.

Parce qu'il est évident que les longueurs moyennes de tunnels, de viaducs et de terrassements, il faut quand même les regarder avec une certaine précision si on veut avoir des coûts qui ne soient pas complètement farfelus. Il y a des hypothèses de tracés à l'intérieur d'un fuseau mais effectivement, au niveau du débat public, on ne présente que des fuseaux.

Le fuseau qui permettrait de relier la gare de La Pauline - parce qu'il est évident que, qu'on arrive depuis des tracés nord, ou qu'on arrive depuis le tracé qui rejoignait directement Cuers, à travers la vallée du Mont Aurélien et débouchait au nord de Cuers pour relier la plaine entre Cuers et Puget-Ville - il faut bien que l'on aille se raccorder sur le reste du tracé. Donc entre Puget-Ville/Carnoules

et la gare de La Pauline, on a fait quelques hypothèses de tracé qui ont été présentées sous forme de fuseaux, effectivement. Il y a des fuseaux qui remontent le sillon permien et qui posent des problèmes. Il y a des fuseaux qui sont plus à l'est et qui passent par la vallée de la Sauvebonne.

Voilà ce que je peux vous dire ce soir. Et voilà les hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé.

**Philippe MARZOLF**

Et dans quelques jours, ce sera dit en public. Monsieur Gyssels par rapport à cette question ?

**Bernard GYSSELS**

Oui, peut-être une précision. J'attends toujours l'étude, effectivement, je ne l'ai pas.

**Philippe MARZOLF**

De toute façon, se sera mis en public par la Commission dès que nous l'aurons. Monsieur Gillet s'est engagé : dans deux ou trois jours.

**André GILLET**

Je rappelle que cette étude a été présentée à l'ensemble des maires du SCOT la veille ou l'avant-veille de la réunion de Cuers. A Cuers, j'en ai fait état. Mais vous connaissez tous les procédures administratives, il y a des élus responsables qui demandent un certain nombre de garanties, ils ont écouté les débats ainsi de suite, et c'est aux élus à transmettre cette étude. Moi je suis mandaté pour en parler et pour vous présenter ce que je viens de vous présenter, mais ce n'est pas moi qui ai le pouvoir de signature pour transmettre l'étude...

**Un intervenant**

Ce n'est jamais personne.

**André GILLET**

Non, attendez ! Je dis les choses comme elles sont. Et j'en parlerai demain à Monsieur Robert Beneventi qui est le président du SCOT et qui a délégation de Monsieur Falco, et je pense qu'il adressera très rapidement, officiellement, à RFF et à la CPDP.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Question N° 21, de Monsieur Aguillon.

**Monsieur AGUILLON**

J'étais étonné de voir que des élus - à part Monsieur Caporali qui en avait parlé - n'avaient pas vraiment pris parti, et Monsieur Fabre a en partie répondu à mes inquiétudes. J'aurais entendu dire qu'il y aurait peut-être un chantage aux subventions, que si par exemple les élus auraient prêté cause contre le TGV alors... Apparemment vous êtes décidé à prendre parti contre le parcours du TGV dans la plaine.

Je voulais savoir s'il y avait eu des pressions sur les élus ?

**Philippe MARZOLF**

Moi je ne suis pas élu, je n'ai pas de pression. Je suis une autorité administrative indépendante. Par contre, peut-être que les élus peuvent répondre, s'ils ont eu des pressions ?

**Gérard FABRE**

Je vais répondre. Nous n'avons pas eu de pression.

**Philippe MARZOLF**

Vous savez, avec les oui-dire, on a fait beaucoup de choses, on a fait dire beaucoup de choses depuis de nombreuses années. Et ça durera encore de nombreuses années.

On va prendre la prochaine question. Question 31, posée Marylène Fora.

**Marylène FORA, Protection du site brignolais**

Bonsoir. Je voulais revenir par rapport au problème de Monsieur Vauzelle qui a distribué les tracts la semaine dernière en gare, je crois du côté de Nice. Il est passé sur FR3 régional, vendredi soir. En fait, il se plaignait très, très fort de la SNCF parce qu'on donnait de l'argent, la région donne de l'argent et il y a des suppressions d'emplois au sein de la SNCF, donc il y a moins de trains, moins de TER. Ce n'est pas un problème, comme disait Monsieur Michel Croc, de travaux sur la voie et d'entretien de voie, c'est un problème aussi de voyageurs et de trains. Donc je ne sais pas qui dit la vérité mais là *a priori* il y a une contradiction énorme.

Donc si on donne de l'argent à l'heure actuelle à la SNCF, du moins une partie, pour entretenir les voies et pour qu'il y ait des TER à l'usage des citoyens, et que l'argent - en fait il n'est pas utilisé ou il est mal utilisé - qu'est-ce qu'il va en être quand on payera le TGV qui coûtera des milliards d'euros, et qu'après il n'y aura plus d'argent ? Voilà la question que je voulais poser.

Deuxième point. Je voulais revenir sur ce que nous disait Monsieur Caporali sur le ferroutage. Nous en avons parlé plusieurs fois lors des réunions de débat public, concernant le Marseille/Paris. On a libéré des voies pour le ferroutage, mais ce n'est pas pour autant qu'à l'heure actuelle il y a plus de ferroutage. Cela, je tenais à le dire. Et surtout donner peut-être une solution alternative puisque depuis quelques mois, à Toulon - il me semble, si je ne dis pas d'erreur - on se sert de la mer pour affréter des cargos, des bateaux, de transporteurs routiers, et cela fonctionne énormément.

Il paraît que la demande est plus forte que l'offre. Donc, le ferroutage, cela veut dire qu'il faut mettre encore des millions d'euros pour refaire les tunnels, pour refaire toute cette infrastructure puisqu'il y a des normes bien précises. Je pense donc qu'il faudrait se servir de l'existant et de ce qu'il se passe à l'heure actuelle.

Dernier point. Je voulais revenir sur la question sur l'opportunité sur le débat public, et l'opportunité de la LGV PACA. Mais si on parle d'opportunité, pourquoi on nous montre des tracés ? Moi si on me montre différents tracés, ce ne sera plus une opportunité mais des opportunités. Et c'était pour répondre aux deux maires qui sont présents ce soir : aujourd'hui, on a différents tracés pour diviser les gens.

C'est pour cela qu'aujourd'hui, c'est plus dangereux de dire pas chez moi mais ailleurs, car le tracé, comme il y en a plusieurs, on divise. On aura donc moins de monde, dans tel ou tel endroit où le TGV puisse passer. Donc c'est pour cela. Vous savez les richesses de votre terroir. Vous savez les richesses de votre territoire. Votre territoire, votre mairie n'est pas isolée. Elle fait partie d'un ensemble du pays varois. Si on touche à un seul de ces territoires ou de ces localités, automatiquement vous aurez des retombées sur votre territoire, sur votre mairie. Je pense que vous avez de la chance d'habiter dans ce département et d'être élus représentants des habitants. Tous ces touristes qu'on entend peu souvent, ils sont heureux de venir dans le Var. Pourquoi ? Pour cette beauté, cette qualité de vie. On arrête le stress.

Pour terminer, je pense que le Var est recherché. Le Var est un des seuls poumons de vie de France. Les gens viennent de loin dans le Var. Il y a beaucoup de touristes européens, et on n'est pas contre. Cela prouve qu'ils viennent rechercher quelque chose. Ils viennent, de toute manière. Donc le TGV ne sera que des problèmes.

### **Philippe MARZOLF**

On a posé plusieurs questions, adressées à la SNCF : où passe l'argent pour financer les nouvelles lignes et les voies ?

C'est de la provocation.

### **Alain SEGUIN**

Pour le tract du Conseil Régional, j'avoue mon ignorance, je n'ai pas lu ce tract. En revanche, ce que je peux vous dire, c'est quelques mots sur la politique du TER.

Le TER s'est développé considérablement dans les dernières années. Le contrat de plan, avec la région d'ailleurs, montre la volonté de tout le monde de développer encore plus le TER. Il se trouve que les projets d'infrastructure ont eu du mal à avancer. C'est très difficile à financer, tout le monde sait pourquoi.

En revanche, la volonté de développer le nombre de trains ne faiblit pas. Le Conseil Régional et la SNCF travaillent ensemble pour développer au maximum le nombre de trains, malgré les infrastructures qui sont saturées, ou qui n'arrivent pas à l'heure. Le nombre de trains est tel, actuellement, que la régularité en souffre et vous le savez très bien. Le président Vauzelle le dit bien certainement dans son tract. Cela mécontente tout le monde. Vous, comme le Conseil

Régional, comme nous. L'argent que donne le Conseil Régional, au passage, est une compensation du bilan entre dépenses et recettes liées au trafic TER. Et lorsque la régularité ou les chiffres des engagements de la SNCF sont trop mauvais, la somme en question est réduite à l'idée du bonus/malus, un petit peu comme les assurances.

En ce qui concerne la régularité des TER qui, il est vrai, se dégrade en ce moment. La SNCF a mis au point un plan qu'elle a appelé MISTRAL, avec des initiales que je serais incapable de vous traduire. La mise en œuvre de ce plan commence depuis une quinzaine de jours. Alors, entre techniciens du chemin de fer, on commence à constater les premiers effets d'amélioration légère de la régularité. Ce n'est peut-être pas encore arrivé jusqu'à vous mais nous espérons que vous le verrez dans les toutes prochaines semaines.

C'est tout ce que je peux vous dire là-dessus. Nous sommes conscients du problème, et nous mettons en place des moyens que nous espérons suffisants pour améliorer la situation.

### **Philippe MARZOLF**

Sur le merroutage. On appelle cela le merroutage : ferroutage, merroutage... Et c'est vrai que j'ai lu des articles comme quoi cela marchait très bien. Pour aller à Rome, c'est beaucoup moins cher, beaucoup plus rapide, et les routiers sont contents.

### **Lise MERMILLOD**

La première chose que je voudrais clarifier, c'est qu'on a effectivement dit qu'avec la LGV PACA on libérait des capacités sur la ligne classique, pour développer les TER et pour développer le transport de marchandises de proximité. Donc il s'agit de transport de marchandises pour les marchandises locales. Ce sont essentiellement des produits de consommation. Mais nous n'allons pas développer le ferroutage sur la ligne Marseille/Vintimille.

L'axe de développement du ferroutage au niveau européen, c'est cet axe qui se concentre à partir de Barcelone et qui se concentre à partir de Barcelone jusqu'à Nîmes, jusqu'à Lyon puis jusqu'à Turin, jusqu'à Milan et en allant par l'Est, vers Kiev. Donc c'est vraiment cet axe-là qui sera dédié au ferroutage.

Le TGV aussi. Je reviens d'ailleurs sur votre intervention. Les temps de parcours par le Lyon/Turin, entre Paris et Nice, ne sont pas vraiment performants. Ils ne permettent pas de gagner tant de temps que cela sur Nice.

Donc ceci dit sur le ferroutage, ce ne sera pas sur la ligne classique. Et vous avez parlé du merroutage, qui est en voie de développement, et qui pourrait permettre de capter en gros les deux tiers des trafics de poids lourds qui se concentrent sur l'A8 à l'est de la région. Donc un grand avenir aussi pour le merroutage.

**Philippe MARZOLF**

Le tracé en fin de compte est apparu principalement après le TGV Med. Le TGV Med., la SNCF est arrivée avec un tracé. Vous imaginez, si au début RFF était venu avec un seul tracé, ce serait parti je ne sais pas comment.

Donc là, il y a eu vingt scénarios qui ont été édités par RFF et ses bureaux d'études, en accord avec le Comité d'orientation : région, trois départements, trois agglomérations. Ces sept partenaires ont travaillé pendant un an et demi avec la SNCF et RFF, pour élaborer un cahier des charges et vingt-deux études. Donc tout le monde a suivi tout cela. C'est nous, à la Commission, qui avons demandé à RFF de dire : si on arrive sur les vingt scénarios, les gens vont dire que c'est parti. Donc il faudrait que vous montriez, que le Comité d'orientation montre quels sont les scénarios préférentiels, ceux qu'ils ont appelés après : approfondis. Pour que les gens puissent se dire que par rapport à ces vingt scénarios : « ils passent partout, donc on ne sait pas où ils sont passés », il y a quand même trois scénarios qui ont été approfondis, qui sont plus présentés par RFF.

Je vous propose maintenant que l'on écoute Christian Moulin, de l'Association de sauvegarde du pays de la Sainte Baume-Mont Aurélien-Plateau de l'Issole.

**Christian MOULIN****Association de Sauvegarde du Pays de la Sainte-Baume – Mont Aurélien – Plateau de l'Issole**

Le débat public porte sur l'opportunité de la construction d'une ligne à grande vitesse en région PACA. On nous dit que cette ligne, c'est l'aménagement du territoire. Doit-on réaliser ce projet et ensuite aménager le territoire autour ? Ou doit-on avoir un plan d'aménagement du territoire dans lequel s'insère une LGV et ses gares ?

Il est nécessaire et urgent d'aménager notre territoire car l'accroissement de la population, le coût exorbitant du foncier sur le littoral et le désir de vivre dans un cadre agréable et tranquille ont conduit la population à s'installer de plus en plus loin du bord de mer. C'est pour cela que nous voyons les villages du moyen Var se transformer en villes.

Les transports en commun n'ont pas évolué ces trente dernières années. La voiture reste le seul moyen de transport. Nous nous trouvons aujourd'hui avec un réseau routier saturé. Ce dont nous avons besoin d'urgence, c'est d'un réseau de transport qui résolve nos problèmes quotidiens. De quelle manière ?

- en créant un maillage TER par le réaménagement des voies existantes et par des dessertes d'autocars ;
- en transportant le fret par ferroutage.

Si la ligne à grande vitesse ne peut pas résoudre ces problèmes, elle ne peut pas être déclarée d'utilité publique.

Nos dirigeants politiques, qui ont en charge notre cadre de vie, pourraient-ils nous dire s'il existe un plan d'aménagement de notre territoire, et en quoi il consiste ? Ils ne sont jamais là pour nous

répondre. Seraient-ils en manque d'arguments convaincants ? Mépriseraient-ils les citoyens, les organisateurs des débats publics et les responsables de RFF à qui ils ont commandé cette étude ? Comment la Commission du débat public pourra-t-elle conclure s'il est opportun ou non de construire une LGV PACA, sans avoir entendu la position d'un des trois principaux acteurs du débat ?

Monsieur Estrosi a dit que la principale légitimité de cette ligne, ce sont les vingt millions de Français qui viendront chaque année sur la Côte d'Azur. Mais qu'est-ce qui attire les touristes ? La nature, ou les viaducs et le béton ? A-t-on mesuré l'impact de cet afflux de personnes sur une région qui n'a pas la structure de les recevoir ? Comment gèrera-t-on les déchets et la gestion des eaux ?

L'opportunité de cette ligne, c'est d'offrir la possibilité aux catégories socioprofessionnelles élevées de travailler dans de grandes métropoles, tout en habitant à plusieurs centaines de kilomètres, avec des temps de trajets identiques à ceux des banlieusards.

Les TGV sont-ils utilisés essentiellement pour des déplacements professionnels ? La SNCF annonce qu'ils représentent 30 % des billets vendus hors période de vacances. Les personnes qui se déplacent pour des raisons personnelles ou en famille, ne préféreraient-elles pas un gain de divertissement, plutôt qu'un gain de quelques minutes ? Si les transports aériens s'orientent, avec l'A380, vers un outil de transport ayant une plus grande capacité et équipé de salles de divertissement, c'est que c'est très certainement plus porteur que la grande vitesse, qu'ils ont abandonnée d'ailleurs.

Le TGV est un très bel outil de transport. Paris/Marseille en trois heures au lieu de huit heures, on ne peut qu'applaudir. Mais le relief y est relativement plat et régulier. Le relief en PACA ne se prête pas du tout aux contraintes géométriques d'une LGV, sauf en réalisant une alternance de tunnels et de viaducs, ce qui engendre un coût exorbitant. Le prix au kilomètre est le double de celui des autres LGV, et trente fois le coût d'un kilomètre de ligne normale. Est-il opportun de dépenser des milliards d'euros et de saccager une région pour gagner peut-être vingt minutes sur le Paris/Toulon, et une heure sur le Paris/Nice ? Un TGV avec une gare tous les soixante kilomètres, est-il encore un TGV ? La LGV Lyon/Paris arrive à saturation. Comment sera-t-il possible d'y rajouter des TGV ?

Est-il réaliste d'envisager un tel projet sans même en avoir étudié un plan de financement, ni même l'alimentation en énergie de cette ligne ? Si la LGV passe, comme le veulent Messieurs Falco et Gaudin, par Marseille et La Pauline, est-ce que Nice paiera sa part ? Quel sera l'impact sur le prix du foncier ? Devrons-nous payer l'impôt sur la fortune, comme sur l'Ile de Ré ? Où iront se loger nos enfants ? Certainement pas dans les logements sociaux comme le dit Monsieur Alfonsi, puisqu'on a trente ou quarante années de retard pour résorber les 96 000 logements qui manquent aujourd'hui en PACA.

On nous dit que le TGV est créateur d'emplois. Combien d'emplois seront créés ? Pour quelle durée ? Dans quels secteurs d'activités ? Et surtout, combien d'emplois seront supprimés avec l'incidence de cette ligne sur l'économie agricole ? RFF confirme-t-il ce qu'il dit, dans le livret « Pourquoi » à la page 34 : « *La mesure des effets directs du réseau LGV sur le développement économique des territoires desservis reste empirique, et une gare TGV ne parvient pas à attirer les emplois qualifiés* » ?



Sur le plateau de l'Issole, beaucoup d'habitations et tous les villages sont alimentés en eau potable par les nappes phréatiques. Le sous-sol gypsifère n'étant pas stable, les risques d'effondrement pendant et après les travaux sont très importants. Le réseau hydrologique s'en trouverait donc modifié, et ces modifications pourraient même être instantanées. Ne pas oublier que le massif de La Loube et le massif d'Agnis sont des réserves d'eau intouchables. Quelles solutions seront prises pour alimenter les habitants en eau potable et les exploitations en eau d'irrigation, en urgence et à long terme ?

L'économie du plateau repose essentiellement sur l'agriculture et la viticulture. L'impact d'une LGV sur le plateau serait dramatique pour toute cette économie. De jeunes agriculteurs ont fait le choix de cette profession. Vu le prix du foncier, ils n'ont pas d'autres solutions que de cultiver des terres qu'ils louent. Si ce projet venait à se réaliser, seuls les propriétaires pourraient prétendre à une indemnisation. Alors, quels sont les dédommagements prévus pour les métayers qui perdront leur outil de travail du jour au lendemain ? Le risque est tel que déjà ces personnes vivent dans une profonde angoisse. Alors ce soir, dites-leur ce qu'ils devront faire demain matin : planter de nouvelles parcelles ou se reconvertir ? Seront-ils prioritaires sur des postes de contrôleurs dans les TGV ? Des postes de chefs de gares ? Puisque le TGV va créer des emplois, lesquels leur seront réservés ? Ou bien sera-t-il possible de leur offrir les talus de la voie, afin qu'ils puissent planter de la vigne ? Car là je vois peut-être une opportunité à cette ligne : remplacer les coteaux varois par un AOC coteau du TGV.

La chambre d'agriculture a voté une motion imposant que la LGV et tous les équipements soient positionnés en dehors des zones agricoles. RFF tiendra-t-il compte de cette motion ? Puisque deux des trois tracés approfondis passent par La Roquebrussanne, comment RFF pense pouvoir faire passer une LGV sur le plateau de l'Issole sans toucher aux terres agricoles ?

Ici, les commerces ont un équilibre fragile. Si l'agriculture meurt, ils risquent de mourir avec. Qu'advient-il d'un village sans commerces ?

Nous avons fait un choix de société. Notre cadre de vie est prioritaire. Et au travers de toutes les réunions du débat public auxquelles nous avons assisté, nous n'avons pas entendu le moindre argument qui puisse nous faire changer d'avis. Nous n'avons pas entendu une seule réponse valable à toutes nos inquiétudes. Cette ligne, nous n'en voulions pas, et maintenant que la fin du débat approche, nous en voulons encore moins.

Il est absolument hors de question que nous acceptions de priver nos enfants des richesses que nous ont laissées nos parents. Ici, la mobilisation est très forte. Et nous nous battons jusqu'au bout pour défendre nos valeurs, que la LGV passe sur le plateau ou ailleurs.

### **Philippe MARZOLF**

Bravo pour ce plaidoyer. Il est vrai que qu'on souhaiterait vous applaudir. Juste une petite remarque à faire sur la CNDP : ce n'est pas la CNDP qui conclut sur l'opportunité de la LGV.

Des réactions ? Il y a tellement de questions que...

**Bernard GYSSELS**

J'en ai noté une au passage notamment sur les indemnités des exploitants. Vous savez qu'il y a un certain nombre de protocoles, qui sont signés dans le cadre de la réalisation des lignes TGV, LGV, avec des propriétaires et aussi des exploitants. Vous voyez qu'il y a des pertes de revenus qui sont payées, plus un certain nombre d'indemnités. C'était simplement pour faire remarquer, contrairement à ce que disent les exploitants, qu'ils ne sont pas indemnisés. Si, bien sûr, mais en fonction d'un protocole qui est élaboré avec les services fiscaux, les organismes professionnels agricoles également.

**Christian MOULIN**

Je pense que ça va déjà les rassurer de savoir qu'ils seront peut-être indemnisés. Maintenant, est-ce que vous pourriez les rassurer un petit peu plus, enfin leur donner une ligne de conduite ? Qu'est-ce qu'ils vont faire maintenant ? Qu'est-ce qu'ils peuvent faire ? Ils peuvent planter ou pas ? Parce que leur grosse question, c'est : si on plante aujourd'hui, quand les lignes arrivent à maturité, le TGV passe dessus, donc cela ne vaut peut-être pas le coup de commencer à planter de la vigne aujourd'hui ? Mais si on ne plante, que fait-on ?

Alors avez-vous une réponse à leur donner pour qu'ils puissent travailler la conscience tranquille ?

**Bernard GYSSELS**

Pas de réponse.

**Philippe MARZOLF**

Nous allons prendre une autre question.

**Bernard GYSSELS**

Ce que l'on pourrait répondre, c'est l'exemple du TGV Méditerranée. Effectivement, aujourd'hui, par rapport à un certain nombre de scénarios que nous vous avons montrés, dans lesquels aucun n'est décidé aujourd'hui : alors, comment cela se passe-t-il quand les décisions sont prises d'aller plus loin ? A la fois par rapport aux études préliminaires - vous savez que c'est en fonction des suites qui sont données aux débats, vous avez des études préliminaires qui sont enclenchées puis des études d'avant projet, pour ensuite arriver à l'enquête d'utilité publique. On pourrait rappeler que le processus, puisque vous posiez cette question, est un processus d'élaboration. Alors, déjà il y a des concertations qui s'établissent avec la profession, avec les mairies, les associations, les socio-économies. Et puis, c'est un long processus qui avance, en fonction des études qui sont menées. Je rappellerai qu'il y a des commissions qui sont établies, avec des décisions qui sont prises à un moment donné, à savoir : si je prends l'exemple du remembrement ou pas. Il y a donc tout un processus qui est codifié par rapport à ce genre de projet.

**Christian MOULIN**

Ce que je tiens à faire ressortir quand même, c'est qu'il y a pas mal de personnes ici et d'organismes qui ont déjà très peur. Les gens paient pour travailler. C'est vrai que pour eux, c'est extrêmement pénible. Ils vivent des jours très pénibles.

**Bernard GYSSELS**

Je comprends bien. Mais aujourd'hui, comme il n'y a pas de décision prise sur l'itinéraire, sur le couloir, pour ces personnes, ce projet ne peut pas être pris en compte.

**Christian MOULIN**

Ces personnes sont contraintes à rester comme cela pendant des années.

**Philippe MARZOLF**

Ils auront déjà une première réponse fin octobre. On va continuer à étudier dans quelle direction...

**Bernard GYSSELS**

Oui, c'est vrai. Ils seront soulagés à l'automne.

**Philippe MARZOLF**

On verra.

Nous allons prendre la question 30, de Monsieur Alain Veau.

**Alain VEAU, Association de sauvegarde du pays de la Sainte Baume**

D'abord je reviendrai sur l'apport de ce TGV par rapport à ce dont le Var a besoin. Le Var, aujourd'hui, a besoin des moyens de déplacement entre les lieux de vie et les lieux de travail. Aujourd'hui, ce TGV tel qu'il est proposé ne règle absolument pas ces problèmes de déplacement. Ça c'est une réflexion propre.

Ma question était sur les TER. On a beaucoup parlé à un moment donné de développement. On développe, on développe. Mais moi, ce qui m'inquiète aujourd'hui, c'est que tous ces développements... On connaît déjà une certaine ampleur au niveau des coûts pour cette ligne LGV. Mais au niveau de ces TER, pour l'instant, est-ce qu'il y a aujourd'hui une étude au niveau des coûts ? J'imagine l'ardoise faite quand on accumule les deux.

**Philippe MARZOLF**

Alors, la SNCF sur le plan de financement, ou le Conseil Régional sur...

**Lise MERMILLOD**

Les coûts annoncés sur les différents scénarios de la LGV sont les coûts d'aménagement de la ligne Marseille/Vintimille, qui sont les mêmes d'ailleurs pour tous les scénarios, pour l'instant. Mais les coûts d'aménagement de la ligne Marseille/Vintimille, qui se dédie au développement des TER, sont pris en compte dans les coûts totaux de l'étude.

**Philippe MARZOLF**

Il y a également le Conseil Régional qui nous a présenté dans les réunions générales de lancement, leur projet à 2012, je crois me rappeler...

Le nombre de TER que le Conseil Régional a déjà prévu de faire passer, en 2012, sur la ligne. Alors on dit que c'est la position de principe du Conseil Régional...

**Nadine CHEVRET**

Non, non, attendez. Il n'y a pas de financement. Là c'est le coût des infrastructures. C'est tout à fait différent.

**Philippe MARZOLF**

Oui, oui. C'est pour cela qu'ils sont en train de...

**Alain VEAU**

Moi, je parle de développement.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait.

**Lise MERMILLOD**

Là par contre, effectivement, nous n'avons pas de réponse sur le coût de mise en service.

**Philippe MARZOLF**

Par contre, à la réunion générale de lancement, le Conseil Régional a montré un plan général, comme quoi en 2012, de mémoire, l'objectif est de doubler les TER.

**Alain SEGUIN**

Je vais malheureusement être un petit peu théorique, parce qu'on parle d'un avenir un petit peu lointain. Vous savez comment se passe la mise en place d'une desserte par TER sur une région : il y a une autorité organisatrice qui est politique, le Conseil Régional...

**Philippe MARZOLF**

... Conseil Régional s'était organisé. C'est donc 2012 ? 2020 ?

**Alain SEGUIN**

Je parle pour la SNCF. Je vais changer mon propos d'orientation. Aujourd'hui, la SNCF, qui est transporteur pour les TER actuellement, n'a pas été saisie par le Conseil Régional PACA d'une étude de conventionnement d'une desserte TER à l'échéance 2020, ou 2015. Pour l'instant, le Conseil Régional évoque une intention de densification de desserte TER, mais pour l'instant, il ne s'agit que d'une intention. Comme le dit Madame, il faudra ensuite que le Conseil Régional et la SNCF, voire un autre transporteur s'il y a mise en concurrence à cette échéance-là, se retroussent les manches et se mettent sur la table pour examiner quels sont les développements de TER qui seraient pertinents, et évaluer les sillons qu'il serait nécessaire de demander à Réseau Ferré de France. C'est comme cela que ça marche. Et ça marche déjà comme cela aujourd'hui. La contractualisation du TER, elle est déjà en œuvre depuis quelques années sur cette région. D'ailleurs quelqu'un a rappelé tout à l'heure le montant du contrat.

**Philippe MARZOLF**

Nous prenons une dernière question, et après nous laisserons la parole à un intervenant : la question 13, de Letizia Camier, de La Roquebrussanne.

**Letizia CAMIER**

Je voulais savoir si un état des lieux avait été fait pendant l'étude ? Savoir à l'heure actuelle, combien de trains circulent sur la voie Marseille/Nice ? A quelle fréquence ? Combien de trains fret roulent dessus ? Est-ce qu'il y a un projet de doubler la voie actuelle si l'étude a été faite ? Comment ont été évalués les chiffres que vous annoncez ?

Concernant le train et l'avion, j'avais une remarque à faire : on avait l'aéroport de Marseille, l'aéroport d'Hyères, à Nice également. Alors je voulais savoir s'il y avait eu un partage de prévu entre le train et l'avion. C'est-à-dire le train pour les déplacements nationaux, et privilégier l'avion pour les déplacements internationaux.

Et pour la réflexion de tout à l'heure, j'ai bien compris que finalement, on attendrait la privatisation du transport public pour mettre en place les TER.

**Philippe MARZOLF**

Alors, pour l'instant, qu'est-ce que roulent comme TER sur ligne Marseille/Vintimille ?

*(Brouhaha dans la salle).*

Entre train et avion peut-être. En tout cas pour Nice, il y a des réponses peut-être plus claires ?

**Alain SEGUIN**

Oui, sur le partage entre train et avion, il n'y a pas de concertation à ma connaissance entre la SNCF ou autre, et l'aérien, pour se partager le trafic. D'ailleurs, je ne suis pas sûr que ce serait une bonne garantie. On pourrait présenter les deux modes comme concurrents. Cela a été le cas par exemple sur le Paris/Marseille où la réduction à trois heures du temps de parcours a pris du trafic à l'avion.

Sur ce projet de LGV PACA, nous n'avons pas tout à fait la même approche, ni nos collègues de l'aérien, ni nous SNCF, du fait de la prochaine saturation de l'aéroport de Nice. Tout le monde imagine, pour 2016 ou 2017, vu le taux de croissance du trafic de l'aéroport de Nice de 7 à 8 %, ce qui est faramineux.

L'approche de la SNCF, c'est de se dire qu'un TGV - qui peut faire Paris/Nice en trois heures trente à trois heures quarante-cinq - prendrait environ, sur le trafic national, environ 1 million de voyageurs de l'aérien par an. Il est certain que si on veut avoir un peu de bon sens, on imagine que ce million de voyageurs qui ira sur le TGV pour faire Paris/Nice - ou autre chose que Paris, mais vers Nice - sera utilisé par les gestionnaires de l'aérien pour faire du trafic international.

Ce n'est pas gravé, il n'y a pas d'accord secret ou public là-dessus, mais simplement du bon sens.

**Michel CROC**

Je vais répondre à la question précédente : les engagements pris au niveau de la DUP pour le TER et les projets dits de contrat de plan. Ces projets sont quatre projets qui ont été déclarés d'utilité publique, j'ai les documents. Il y en a un qui s'appelle Grasse-Cannes-Nice, c'est-à-dire le réseau de la ligne Grasse/Cannes qui a été mis en service le 26 mars. Et le dossier d'utilité publique explique qu'il y aura un train par heure alors qu'il n'y avait pas de train avant. C'est écrit là-dessus. C'est en service.

Alors que se passe-t-il sur les autres ? A la colonne qui était marquée 2012, fin des opérations de ces TER. Ce sont des opérations qui sont financées moins vite qu'on ne l'imaginait. C'est-à-dire qu'on pensait que l'on financerait tout en six ans. En fait, cela va être financé d'ici 2012. Les premières phases viennent d'être financées. La région a donné un premier coût, puis l'Etat et le département ont suivi. Donc en particulier, fin 2008, on aura sur Marseille/Aix ce qui est promis à la DUP, c'est-à-dire trois trains par heure sur Aix, plus un omnibus à Marseille, tel que c'est écrit dans le document. Et en 2012, on aura le service prévu. Alors après, les dépenses d'exploitation, elles seront liées aux recettes d'exploitation, elles seront liées à la tarification, et ça c'est la convention entre la région et la SNCF.

**Nadyne CHEVRET**

Si je comprends bien, le temps prévu à la DUP, cela veut dire que c'était prévu, semble-t-il, à l'ouverture ou la mise en service de la LGV. Qui était en 2001, c'est bien ça ?

**Michel CROC**

Non. Ces opérations-là, ce sont des opérations qui ont été décidées en 1999, et qui ont été déclarées d'utilité publique en 2003. On vous répondra sur la DUP de la LGV, mais là ce sont des DUP plus récentes.

**Nadine CHEVRET**

D'accord. Mais normalement, ce qui va être mis en 2012, c'est Nice, et ça aurait dû être effectif en 2006, si je me souviens bien.

**Michel CROC**

Exactement. La moitié sera mise en service en 2006, et l'autre moitié en 2012. Il y a un peu de retard, c'est vrai.

**Nadine CHEVRET**

Mais six ans de retard, cela fait quand même déjà beaucoup, sans avoir la LGV à financer et tout ce que l'on pense.

Merci.

**Philippe MARZOLF**

Alors, la réponse sur le nombre de trains qui circulent actuellement sur la ligne ?

**Lise MERMILLOD**

Cela dépend des endroits de la ligne. On voit ici sur ce graphique les circulations actuelles et futures. En violet ce sont des circulations actuelles des TER. A ces TER s'ajoutent, au niveau de Toulon, une dizaine de trains de fret qui sont réservés mais qui ne circulent peut-être pas tous les jours. S'ajoutent les TGV de Toulon, à savoir quatorze par jour. Voilà le nombre actuel de circulations au niveau de Toulon. A l'ouest. A l'est, il y a...

**Philippe MARZOLF**

...trains de fret, et quatorze TGV.

**Lise MERMILLOD**

Voilà, c'est cela.

**Philippe MARZOLF**

En plus des 64 TER, par exemple, entre Marseille et Toulon.

Voulez-vous réagir ?

**Nicole MANERA**

Si je comprends bien, il faut attendre 2020 pour avoir des TER ?

**Philippe MARZOLF**

Non. Il y en a 64 actuellement.

**Lise MERMILLOD**

Il y a déjà la première étape après la réalisation des contrats de plan, avec déjà un grand souhait de service...

**Philippe MARZOLF**

En 2012, donc.

**Lise MERMILLOD**

2006 ! Avec des TER prévus par exemple entre Marseille et Aubagne tous les quarts d'heure.

**Philippe MARZOLF**

Je propose qu'on écoute maintenant Monsieur Jean-Claude Lhommeau, du Comité Local d'Initiative Public, qui a d'ailleurs fait un document qui vous a été distribué à l'entrée.

**Jean-Claude LHOMMEAU, Comité Local d'Initiative Public**

Merci. Tout d'abord je suis frustré, parce que mon collègue Christian fait beaucoup d'information. Mais comme c'est un acte de rebondir, j'essaie de rebondir, élégamment.

Donc Monsieur le Président et membres de la Commission particulière, Mesdames/Messieurs de RFF et de la SNCF, Mesdames/Messieurs les maires et élus, et vous tous cher public.



Tout d'abord, mon propos est plus sur une synthèse et un constat. Un constat qui peut parfois prendre une tournure inquiétante. Au stade où nous en sommes, et en effectuant la synthèse des informations collectées par les diverses associations, et l'avis du public que nous recueillons depuis plus de deux mois sur notre stand au marché, il apparaît de plus en plus clair que la LGV n'est pas la réponse appropriée au développement régional que nous souhaitons.

Diverses raisons à cela. Tout d'abord, nous n'avons jamais demandé de LGV. Ce choix nous est proposé par RFF et les politiques, et il nous apportera bien plus de nuisances et de désagrément que de bienfaits. C'est ce qui ressort de toutes nos enquêtes de proximité.

Rappelons ce que représente la construction d'une LGV. Outre le facteur d'emprise, c'est-à-dire le fait d'utiliser du terrain pour la réaliser - cela représente en gros sept hectares au kilomètre - il faut savoir qu'à chaque fois que l'on va réaliser une voie aussi conséquente, il faut toute une infrastructure autour. Et l'infrastructure par elle-même est, est également dévoreuse de terrain. On est obligé, par exemple, de ramener des voies ferroviaires provisoires pour alimenter le chantier principal. On est obligé d'avoir des parcs énormes de matériel, d'engins de travaux publics. On est obligé de faire des décalages, c'est-à-dire enlever des parcelles de terre entière, disloquée. On est obligé d'avoir des carrières. Tout cela constitue une infrastructure dont personne ne parle. Et cette infrastructure est aussi nuisible que la ligne par elle-même. D'autant plus qu'une fois la LGV terminée, on a cru voir - et on peut le constater d'ailleurs aux alentours de la gare de Aix-TGV - les déchets, c'est-à-dire que les conséquences résultant de cette construction, restent sur place. Et RFF n'a jamais parlé d'évacuer tout cela.

L'atteinte à l'environnement n'est pas uniquement due à la nuisance de la ligne par elle-même, mais également à tous les à-côtés. Dirait-on des dégâts collatéraux, pourquoi pas. C'est un mot à la mode. Et donc là aussi, nous pouvons nous interroger. Comment se fait-il que RFF puisse laisser des choses en l'état, alors qu'il y a quand même un respect élémentaire de l'environnement de la nature. Nous n'avons jamais obtenu d'élément de réponse, parce que personne n'en parle.

Le financement du projet est toujours très flou - et je suis modeste - et risque d'être supporté en grande partie par les citoyens de la région PACA. Ce qui serait une première. En effet, toutes les autres lignes - sud, atlantique, nord, est, etc. - ont été financées par la France entière en termes d'aménagement du territoire. Donc par tous les contribuables. Aujourd'hui, l'ambition des politiques et autres *lobbies* est de vendre du tourisme à l'année, et donc du transport, en déplaçant 20 millions d'européens vers la région PACA, selon l'annonce de certains hommes politiques niçois, il me semble que c'est l'Europe qui devrait financer cette réalisation, et non pas notre région. Cette même Europe devrait alors payer pour les conséquences de l'accroissement de population : déchets, logement, infrastructures à créer... En fait, rien n'est à nous aujourd'hui pour pouvoir les accueillir. Nous ne sommes pas prêts. Et nous ne sommes pas prêts d'être prêts, si je puis dire.

En l'état actuel, la difficulté d'accueil est évidente. Comment peut-on proposer de tels projets, si on n'a pas étudié auparavant la façon de pouvoir accueillir et intégrer ces personnes. Compte tenu des directives européennes, on peut s'interroger sur ce que va devenir notre région si nous ne sommes pas préparés à pouvoir accueillir ces personnes. Nous n'allons pas devenir une poubelle ? Ne devenons surtout pas une décharge, et surtout pas une décharge européenne.

Il y a donc un impact sur l'environnement. Comme l'a dit Monsieur Marzolf - et je remercie la Commission d'avoir bien voulu amener le document que nous avons produit - nous avons fait une sorte de cahier d'acteur qui a été versé, en tant que document technique, directement sur le site

Internet. Il porte en fait sur l'hydrologie du plateau de l'Issole. Les propos vous ont déjà été tenus quand à l'importance primordiale de cette hydrologie. En fait, c'est tout l'équilibre de la région qui repose là-dessus, qui repose donc sur cette eau miraculeuse.

Et il y a là, immédiatement, une contradiction. Si vous regardez, vous apercevrez les deux traits en bleu qui représentent l'ensemble des nappes phréatiques. Ces nappes phréatiques, si le TGV passe par les cimes, seront coupées. Et comme ici, un bienfait n'arrive jamais seul, l'eau que nous avons, alimente en même temps deux rivières de la région, qui vont directement se déverser dans le lac de Carcès. Et ce lac de Carcès, lui, sert de réservoir à Toulon. Il y a donc un paradoxe évident. Si Toulon veut un TGV, et qu'en même temps elle prend le risque de se couper de l'alimentation de son eau, où va-t-on ?

Il est bien évident que si notre région à nous, en plus, est coupée de l'eau, c'est un désastre. C'est un désastre économique, social. Il y a actuellement ici au moins, aux alentours directs, trois mille forages alimentant directement des maisons. Un forage asséché, un forage qui n'a plus d'eau, c'est une maison qui ne vaut plus rien. Que fait-on ? RFF n'a jamais parlé en termes d'impact de traiter ce problème de la carence hydrologique. Quelle réponse RFF compte apporter à ce problème particulier ? Nous attendons.

Puisque nous en sommes à l'impact environnemental, je pose une question qui est une question fondamentale. Et je prends pour cela un extrait du document que nous avons publié :

*« L'environnement est-il menacé ? Il semble évident que toute activité humaine a des répercussions sur l'environnement. Les générations futures auront donc à connaître et à supporter les choix d'aujourd'hui. L'intérêt de notre réflexion n'est donc pas sans pertinence. Si des milliers, voire des millions d'années, ont façonné lentement notre paysage, il ne faudrait pas que des réalisations inadaptées engagent les générations futures en détruisant de façon irréversible notre cadre de vie en quelques années ».*

Tous les arguments que nous exposons ici sont en totale contradiction avec la loi constitutionnelle sur l'environnement. Et nous ne comprenons pas comment RFF serait autorisé à contourner les lois de la République Française. Tous les arguments avancés par RFF, sont inquiétants puisqu'ils ne répondent pas à la demande actuelle - qui est réelle - qui est de favoriser le développement et le transport au moindre traumatisme sur l'environnement et le mode de vie des habitants.

Les sommes annoncées aujourd'hui me semblent disproportionnées par rapport au service rendu. Et encore, elles ne prennent pas en compte tous les paramètres : gares ferroviaires, raccordements routiers, etc. Les gains de temps semblent dérisoires, car ils sont annoncés de gare à gare et non de ville à ville. On a annoncé trois heures quarante pour le TGV Paris/Nice direct. Mais on a entendu dans un débat précédent, en fait par la SNCF, que ce serait uniquement sur quelques trains directs par jour, uniquement. Trop de gares prévues, trop de tunnels ne permettront jamais d'être en grande vitesse. Le projet paraît donc absurde.

C'est pourquoi nous demandons la modernisation et l'aménagement de tous les réseaux et voies existants, afin de privilégier les trains rapides à moyenne vitesse, pendulaires ou autre système. Nous demandons aussi depuis longtemps la mise en place des TER sur les réseaux existants, ainsi que le désengorgement du réseau routier par fret et ferroutage.

Et nous demandons donc l'abandon pur et simple des projets LGV, totalement inadaptés à nos régions où la grande vitesse est illusoire.

Messieurs les décideurs, ne détruisez pas nos régions au nom du profit.

Merci.

**Philippe MARZOLF**

D'autres questions ? Avant que...

**Alain TRUPHEMUS, RFF**

Si on ne veut pas de ligne à grande vitesse, et qu'on veut malgré tout développer le transport ferroviaire et le transport de TER, si on veut remplir l'objectif de desserte qu'ambitionne le Conseil Régional à l'horizon 2020, il faudra faire de nombreux aménagements sur la ligne du littoral. Ces aménagements ont été étudiés, en particulier lors des études. Ils ont été chiffrés. Et si nous voulons remplir le contrat, c'est 2,5 milliards d'euros qu'il faudrait investir sur la ligne existante Marseille/Vintimille, avec là aussi des difficultés de réalisation, ainsi que des impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie des riverains de cette ligne. Il faudrait notamment :

- mettre à quatre voies la section de ligne entre Marseille et Aubagne,
- passer à quatre voies la section de ligne pour la traversée de l'agglomération toulonnaise,
- construire une section à quatre voies entre Marseille et Toulon, aux environs de Bandol par exemple,
- construire également une nouvelle section de ligne à deux voies entre Cannes et Antibes.

**Christian BEZUIT**

C'est deux fois moins cher !

**Alain TRUPHEMUS**

C'est effectivement moins cher que le projet de LGV PACA, mais ça n'offrira pas la grande vitesse ! Ça n'offrira que la possibilité de développer le TER. Il n'y aura pas d'amélioration de relations inter cités pour Marseille et Nice par exemple. C'est un projet qui n'est pas un projet de grande vitesse.

**Christian BEZUIT**

A la première réunion, à Toulon, vous aviez dit qu'il y aurait vingt kilomètres de tunnel et une gare à Cuers. A la deuxième réunion à Toulon, il y avait cinq gares et quarante kilomètres de tunnel. Tout à l'heure, vous avez prévu plus de quatre-vingts kilomètres de tunnel. Votre LGV, elle va passer à fond dans les tunnels ?

**Alain TRUPHEMUS**

On vous a dit que l'on avait étudié plus de vingt scénarios. Parmi ces vingt scénarios, il y a des scénarios qui ont de l'ordre de quatre-vingt kilomètres de tunnel. Cela ne me semble pas réalisable financièrement. Il existe par contre d'autres scénarios qui ont environ quarante kilomètres de tunnel, qui me semble financiables. Nous vous avons présenté tout à l'heure des scénarios approfondis et ceci pour trois raisons : ils ont des coûts qui nous semblent raisonnables ; ils ont des temps de parcours équilibrés entre la recherche et l'amélioration du temps de parcours sur Paris/Nice, mais aussi l'amélioration du temps de parcours intrarégional sur Marseille/Nice...

**Philippe MARZOLF**

Des questions sur le financement aussi ?

**Lise MERMILLOD**

Alors sur le financement, vous avez raison de dire que vous êtes dans le flou. Ce n'est pas une question de flou, c'est que pour l'instant rien n'est arrêté, ni sur le projet, ni sur son financement. Ce qu'on peut dire, c'est que jusqu'à la LGV Med., la SNCF finançait à 100 % les projets de LGV. Très bien, personne ne s'en occupe, c'est la SNCF qui finançait. La SNCF s'est endettée. On a tout séparé...

**De la salle**

Je signale tout de même que c'est nous qui payons la note, puisque ce sont les impôts nationaux !

**Lise MERMILLOD**

Le co-financement est maintenant la pratique. Il s'est appliqué à la LGV est-européenne, et s'appliquera notamment à la première phase de la branche est de la LGV. Il fait en principe appel aux contributions des acteurs du ferroviaire, RFF et la SNCF, qui contribuent au projet à hauteur d'un concept que le projet génère, et des coûts que le projet engendre. Tout le reste, est effectivement un financement public. Mais ce n'est pas un financement collectivités locales. Il fait appel au financement public de l'Etat, et ça ce sont les impôts de tout le monde : de tous, et pas simplement de la région. Ce sont aussi les Bretons qui payent pour la LGV PACA. Ce sont aussi les financements de l'Europe. Dans le cas de la LGV est, le Luxembourg a participé à hauteur de 4 %. Et la part de financement des régions et des départements a été à hauteur de 23 % du projet. Et non pas 100 % du projet comme cela a été dit dans la presse. C'est faux.

Ce qu'il faut quand même retenir, c'est que le montant des contributions des collectivités sera d'autant plus faible que la rentabilité réelle économique du projet sera forte. Et c'est pour cela qu'il faut rechercher un projet qui soit réaliste en termes de coûts, et qui génère les plus forts trafics longue distance, parce que ce sont les trafics longue distance qui permettent de générer des recettes pour l'entreprise ferroviaire et donc qui permettent de financer un projet qui, lui, aide au développement du TER.

**De la salle**

Même si on nous le donne, on n'en veut pas.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Lhommeau veut réagir.

**Jean-Claude LHOMMEAU**

Je veux dire quelques précisions de la part de nos aménageurs. Il y a là, dans vos propos, une contradiction. D'abord on décide de proposer plusieurs tracés, et pour cela on nous demande indirectement notre avis par le biais du débat. La Commission, il ne faut pas l'oublier, n'a qu'un rôle consultatif. C'est-à-dire que la décision finale...

**Philippe MARZOLF**

Ce n'est pas la Commission qui a le rôle consultatif. C'est vous qui avez un rôle consultatif. C'est le public.

**Jean-Claude LHOMMEAU**

Ce n'est pas vous qui décidez finalement ?

**Philippe MARZOLF**

Non.

**Jean-Claude LHOMMEAU**

Donc, vous rendez un avis.

**Philippe MARZOLF**

On ne rend pas d'avis, on fait un compte rendu des accords... Qu'est-ce que vous avez dit, qu'est-ce qu'il ressort du débat ?

**Jean-Claude LHOMMEAU**

Donc, dans ce compte rendu, en fait, il va apparaître le fait que nous soyons contre, par exemple, et qu'il y a des incidences qui peuvent apparaître en fonction des risques, des contextes locaux. La SNCF et RFF vont considérer que, dans la mesure où on ne veut pas répondre à un mode de financement immédiat... Parce que finalement, il n'y a pas encore tous les éléments nécessaires. On

se demande quand même comment on va pouvoir déterminer quel tracé, quel parcours et comment on va s'y prendre, si on ne sait pas comment on le finance. Il y a là quelque chose qui m'étonne.

On a entendu parler de beaucoup de choses. Notamment, les sommes qui sont annoncées sont hors taxes ? Les sommes qui sont annoncées, le sont à aujourd'hui. Or tout le monde sait que l'indice à la construction n'a jamais baissé, et qu'au moment où la ligne entrera en exploitation, ce ne sera plus du tout le même coût. Et comme vous savez tous, cher public, que la TVA finalement est acquittée à la fin par celui qui consomme, ça va bientôt être répercuté sur le prix du billet au moment où la LGV sera en exploitation. Et ce sera en fait le billet le plus cher de France. Et moi je voudrais essayer de comprendre comment on peut en arriver là, pour une ligne quasiment inutile ?

### **Philippe MARZOLF**

Je voudrais être bien clair : j'ai dit qu'il y avait un Comité d'orientation, ce ne sera ni RFF, ni SNCF tout seuls qui vont décider ou pas. C'est le ministre qui prendra la décision *in fine*, après avoir demandé leur avis aux partenaires, régions, trois départements,... Ce sont les futurs financeurs aussi.

### **André GILLET**

Je voulais préciser une chose : cette ligne LGV se fera ou elle ne se fera pas. Mais si elle se fait...

### **De la salle**

Elle ne se fera pas !

### **André GILLET**

Attendez. Moi je ne prends pas de décision. Je dis simplement qu'il y a deux hypothèses : ou elle se fait, ou elle ne se fait pas. Dans le cas où elle se ferait, je pense qu'il ne faut pas négliger la notion d'aménagement du territoire. Et là-dessus, j'aurais un point de vue un petit peu différent de celui que vient d'exprimer RFF par la bouche de Lise Mermillod.

Effectivement, on aurait tendance pour minimiser le financement par les collectivités locales, à aller au tracé qui permet le gain maximum de voyageurs pour le coût le plus bas. Mais si on fait cela, on risque de passer à côté d'incidents indirects de ce tracé sur le développement local, et notamment pour l'agglomération toulonnaise. Et donc, on peut éventuellement avoir un débat sur la dimension aménagement du territoire de ce projet. Et là-dessus, je pense qu'il manque peut-être un partenaire dans le débat, c'est la DATAR, au niveau de l'aménagement du territoire.

Pourquoi ? Parce que RFF est un aménageur public au sens des transports, mais il n'y a pas que la dimension transport dans le développement des territoires et dans le développement notamment de la région PACA. Je pense que dans la décision qui devra être prise par le ministre des transports et de l'aménagement du territoire, on devra intégrer la notion d'aménagement du territoire, par rapport au devenir des trois métropoles Marseille, Nice et Toulon.

**Michel CROC**

Pour dire que sur l'aspect de l'aménagement du territoire, je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit Monsieur Moulin, en introduction, et ce que vient de dire Monsieur Gillet. Dans la mesure où RFF où il est maître d'ouvrage d'une infrastructure de transport, il est responsable du financement de la partie transport de l'infrastructure. C'est bien nos collectivités qui vont co-décider avec RFF dans quelle ampleur il faut prendre la composante d'aménagement du territoire. Il est évident qu'il faut la prendre en compte. Mais dans quelle ampleur ? Mais RFF qui, par le décret d'application de la loi de 1997, a reçu comme ordre express de ne pas augmenter les 26 milliards d'euros de dettes - donc de n'investir qu'à hauteur de ce qui après pourrait être récupéré en péages - et bien RFF est obligé de faire cela. Et tout le reste est fait ensemble.

**Philippe MARZOLF**

Merci à Monsieur Caporali qui nous accueille. La conclusion, Monsieur.

**Jean-Paul CAPORALI**

L'heure passe, l'heure tourne. Ça fait plaisir. Si on s'écoutait, on continuerait. Mais il faut savoir quand même arrêter le débat qui s'est bien passé. Toutes les interventions qui ont eu lieu ont été pertinentes et constructives. Cela m'a fait excessivement plaisir. Je ne regrette pas du tout d'avoir demandé à Monsieur Marzolf cette réunion de proximité, qui j'espère a été intéressante pour tous et a été intéressante aussi pour moi. Et j'espère que vous n'oubliez pas quand même l'objet de ce débat qui est : est-il opportun de faire une ligne dans la région PACA ?

**De la salle**

Non !

**Jean-Paul CAPORALI**

Non, mais je ne vous le demande pas...

Il y a différentes alternatives, quel est le projet que vous choisissez ? Voilà l'objet du débat. Vous avez répondu en votre âme et conscience. Félicitations. Et encore merci de votre gentillesse ce soir. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Merci.

**De la salle**

Attendez !

**Philippe MARZOLF**

Qu'est-ce qu'il y a ? Une chanson ?

S'il vous plaît, écoutez la chanson.

*Les opposants à la LGV entonnent une chanson sur la musique d'Un petit âne gris d'Hugues Auffray.*

**INDEX**

*Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants.*

vallée de la Somovone ..... 33