

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Marseille le 19 mai 2005</p>
--

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes	2
Philippe MARZOLF Président de la CPDP	
Présentation du projet par RFF	5
Questions du public et interpellateurs	9
<i>Interpellateurs :</i> Claude VALLETTE, maire adjoint de Marseille Jacques CERCELET, membre élu et animateur du groupe de travail « grande accessibilité et déplacements dans l'agglomération », CCIMP Bernard DESTROST, association de sauvegarde de l'environnement cugeois René CHAIX, Vivre à Gémenos	

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Mesdames et messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet LGV PACA. Je suis accompagné d'Alain Orhel et de Didier Corot, membres de la Commission. Aujourd'hui, nous avons une réunion de proximité à Marseille. Je vais tout de suite vous montrer le déroulement de la réunion. D'abord, nous allons commencer par présenter le débat (qu'est-ce que c'est ? à quoi ça sert ? Comment il est organisé ?). Puis nous ferons un état d'avancement du débat public à mi-parcours. Ensuite, le maître d'ouvrage (RFF et la SNCF) vous présentera le projet. Puis, nous aurons plusieurs interpellateurs et nous intercalerons des questions du public. C'est la raison pour laquelle vous avez sur vos chaises des formulaires de question, qui sont à remplir par écrit, pour pouvoir recevoir une réponse par écrit du maître d'ouvrage. Par contre, par souci d'équité, les personnes poseront leur question à l'oral après tirage au sort de leur numéro de question. En moyenne, à chaque réunion, une vingtaine de questions sont posées à l'oral.

Je vous propose de commencer par la présentation du débat public. Le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante de l'Etat, des maîtres d'ouvrage et de tous les acteurs. Elle a été créée par la loi dite de démocratie de proximité de février 2002. C'est une démarche relativement récente. La CNDP est chargée de veiller au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire : lignes à grande vitesse, autoroutes, barrages, lignes à très haute tension, etc. Dans votre région, vous avez déjà eu un débat public sur un projet d'extension du port de Nice, sur une ligne très haute tension entre Boute et Carros, sur le projet d'extension du port de Fos, Fos XXL. Vous aurez à partir de juin un débat public sur l'A 51 Grenoble-Sisteron et peut-être un jour sur le projet Iter à Cadarache.

Quand la CNDP décide d'organiser un débat public, elle en confie l'organisation et l'animation à une Commission particulière, dont je suis le président, avec quatre membres qui sont nommés par la CNDP. Nous sommes engagés tous les cinq à travers un code de déontologie et d'éthique : nous sommes là pour faciliter le débat et nous sommes indépendants des différents acteurs et surtout nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Nous sommes là pour vous écouter, pour nous assurer que, lorsque vous posez une question, le maître d'ouvrage vous réponde de façon complète et, à la fin du débat public, nous ferons un compte-rendu exhaustif de tout ce que vous, public, aurez dit sur le projet. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet. Nous sommes plutôt les facilitateurs du débat entre le public et le maître d'ouvrage. Nous sommes également la mémoire du débat public. Tout est enregistré. Chaque fois que vous prendrez la parole, vous devrez redire votre nom pour que les enregistrements puissent être complets au niveau des verbatims qui sortent quelques jours après chaque réunion.

Les objectifs d'un débat public sont d'abord la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet. Autre objectif du débat, la participation active et constructive. Ce soir, à Marseille, grande ville, vous êtes un peu moins de 100 personnes, mais le dialogue peut être constructif même si on n'est pas très nombreux. Le débat public vise à éclairer la décision finale du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet. Dans le cadre de ce débat public, il faut rajouter qu'il y a eu un comité d'orientation, regroupant la région, les 3 départements Bouches-du-Rhône,

Var et Alpes-Maritimes, et les 3 grandes agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, qui a préparé avec le maître d'ouvrage le débat public et a élaboré les études.

Les principes qui nous guident sont la transparence (tout ce qui est dit et écrit sur le projet durant le débat public est mis à la disposition du public ; par exemple les 22 études élaborées par RFF sont mises à disposition du public sur le site Internet et dans les bureaux de la Commission particulière et à partir de demain, les deux études complémentaires qui ont été élaborées par la communauté urbaine de Marseille et par la communauté urbaine de Toulon Provence Méditerranée seront sur le site Internet et dans les bureaux de la Commission), l'équivalence (Monsieur Vallette, maire adjoint de Marseille a autant la possibilité de parler que le citoyen de Marseille qui vient à la réunion) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée). Nous ne sommes pas là pour faire un référendum ; nous sommes là pour écouter les arguments. Les arguments amènent d'autres arguments. Ceci doit nous amener, deux mois après la fin du débat, à rédiger un compte-rendu exhaustif de la manière dont a été organisé le débat, de ce qui s'est dit, de la position des acteurs par rapport au projet à la fin du débat. Le président de la CNDP fait aussi un bilan. Ensuite, trois mois après, fin octobre, le maître d'ouvrage, après vous avoir écouté, prendra une décision qu'il doit rendre publique sur le principe et les conditions de poursuite du projet. Le maître d'ouvrage pourra abandonner le projet ou le modifier en fonction de ce qu'il a entendu.

Les documents d'information : la présentation du débat public (c'est le Journal du débat n°1), le dossier du maître d'ouvrage avec sa synthèse et les 22 études qui sont disponibles sur le site Internet ou sur cédérom, les cahiers d'acteurs. 23 cahiers sont sur les tables à l'entrée et nous avons reçu en tout 45 projets. C'est beaucoup, c'est bien, il y a une bonne participation, beaucoup d'arguments sont échangés. Le principe de symétrie est l'une des forces du débat public : le maître d'ouvrage a une information qu'il diffuse et les acteurs ont la possibilité de diffuser une information au même niveau. Nous nous engageons à mettre au même niveau les informations du maître d'ouvrage et les informations des acteurs. Enfin, le Journal du débat. Le numéro 1 a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires, dans les boîtes aux lettres, encartés dans journaux et tracts. Actuellement, nous en sommes au numéro 2. Le numéro 3 va sortir.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice, où une personne peut vous accueillir, vous dire où trouver l'information, vous donner les documents en version papier.

Le site Internet est très consulté (285 connexions par jour) : nous sommes très contents. Plus de 25 000 visites depuis le 1^{er} janvier : c'est un gros succès.

Un système questions-réponses. 731 questions ont été posées par écrit. Pour mémoire, pour l'instant, RFF a répondu à 150 d'entre elles. C'est un engagement de la Commission : il faut que toute question ait une réponse avant la fin du débat, qui est le 8 juillet.

Un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations ou poser une question. 6 600 personnes ont demandé des informations.

Nous avons monté également une opération spécifique avec les scolaires et les étudiants, qui seront les futurs utilisateurs du projet s'il se fait.

225 articles de presse ont été publiés depuis le 1^{er} janvier, ce qui est une bonne couverture presse.

Les moyens de participation. 5 000 personnes ont déjà participé aux réunions publiques. Nous en avons déjà fait 25. Nous avons fait trois réunions générales de lancement, puis des auditions publiques pour que chaque acteur puisse s'exprimer plus longuement et expliciter sa position et ses propositions. Nous avons fait huit réunions thématiques sur les principales questions que nous avons identifiées avec les acteurs : l'arc méditerranéen, le développement territorial, le développement des TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux (le paysage, le patrimoine, l'agriculture), les enjeux fonciers et d'urbanisme. Deux ateliers pédagogiques seront organisés sur le financement le 25 mai et sur les solutions alternatives qui ont été proposées. Nous avons prévu 17 réunions de proximité : nous en avons déjà fait une dizaine. Enfin, nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice, le 5, le 6 et le 7 juillet.

En plus des études réalisées par RFF, des études complémentaires ont été réalisées en cours de débat : la CPDP a commandé une étude environnementale sur les 15 séquences paysagères. La communauté urbaine de Marseille a fait une étude pour un passage par Marseille et Toulon Provence Méditerranée a fait faire une étude par un cabinet extérieur pour trouver une solution de gare plus près du centre de Toulon.

Quel est l'état d'avancement du débat à ce jour ? La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier un projet d'infrastructure. Il serait plus logique que le projet d'aménagement régional précède le projet d'infrastructure et non l'inverse. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, activités agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares : combien de gares nouvelles ? quel projet urbain autour des gares ? quel accès ? quelle desserte ? quel gain de temps réel ? Les gens demandent des liaisons de centre-ville à centre-ville par des décrochements vers les gares urbaines existantes. La demande est forte pour une priorité donnée aux déplacements quotidiens, avec des TER et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. La question qui revient souvent est : quel est le coût réel pour le contribuable de la région ? Pour l'instant, RFF, à qui la question a été posée de nombreuses fois, ne connaît pas la réponse. La question du financement n'a pas vraiment été étudiée. Il est trop tôt dans l'avancement du projet. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte voyageurs/marchandises. Nous ne sommes pas arrivés à conclure sur le sujet.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

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

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV pour préserver la qualité de vie, en limitant l'urbanisation et la pression foncière, très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, contestation forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre de Toulon), demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER. Heureusement, dans la région, la ligne Cannes-Grasse a été rouverte dans le courant du débat.

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

RFF propose une nouvelle ligne, mais des études ont également été réalisées par RFF sur l'amélioration des lignes existantes : l'amélioration ne pourrait-elle pas apporter la grande capacité et la grande vitesse ? Nous avons demandé à la CNDP de commanditer un dire d'expert, une étude indépendante. Nous avons sollicité trois cabinets d'études, un suisse, un belge et un anglais (nous sommes un peu obligés d'aller à l'étranger pour avoir des contre-expertises), pour faire des études sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante entre Marseille et Vintimille. Pour donner le temps à ces études de se réaliser, nous avons décidé de prolonger le débat public jusqu'au 8 juillet.

Avez-vous des questions sur le débat public ? Si vous n'avez pas de questions, c'est parce que j'ai dû être très clair. Je propose de passer la parole au maître d'ouvrage, RFF, pour 20 minutes. J'ai pour ma part parlé 18 minutes. Nous vérifions les temps de parole pour que chacun puisse s'exprimer.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Bonsoir. Réseau Ferré de France est depuis 1997 l'entreprise publique qui est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires. Il a la charge de leur exploitation, de leur renouvellement et des projets de modernisation. C'est la raison pour laquelle RFF a demandé à la CNDP d'organiser un débat public sur ce projet, qui a été mis au point par les collectivités sous l'égide du préfet qui a réuni un comité d'orientation. Nous estimons que ce projet est opportun. Votre avis nous intéresse. Nous voulons vous présenter comment il peut être réalisé, d'où une vingtaine de scénarios qui vont vous être détaillés. Aucun n'est choisi aujourd'hui. Nous en avons approfondi trois pour clarifier le débat, mais sur les vingt scénarios, le choix est totalement ouvert. Nous sommes là pour vous écouter.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. La première ambition de la LGV PACA, c'est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région en complémentarité des autres projets de LGV. En 2020, on gagnerait par exemple 3 h sur les trajets entre Barcelone et Marseille, 2 h 45 entre Marseille et Gênes, 1 h entre Marseille et Nice. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Comme on le voit sur la carte en comparant les zones marron à gauche aujourd'hui et à droite en 2020, les grandes villes du nord se situeraient à environ 4 h de la région.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations. Les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à 60 kilomètres/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 ambition de la LGV PACA, c'est d'offrir la grande capacité ferroviaire, c'est-à-dire plus de TER pour les déplacements quotidiens. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER omnibus et semi-directs ainsi que les trains de fret. 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 régional va mettre en service des TER toutes les 7 à 15 minutes au départ des grandes agglomérations, c'est-à-dire une desserte de type RER comme en région parisienne. Deux lignes, l'existante 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 LGV PACA ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles : les scénarios à un axe, les scénarios à deux axes et les scénarios à trois axes.

- Les scénarios à un axe 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 à deux axes desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de 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 à 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 la 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 qui suivent l'itinéraire du centre Var et qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé à RFF d'approfondir.

Le scénario Nord Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice se débranche de la LGV Méditerranée au nord du plateau de l'Arbois en recherchant le jumelage avec l'autoroute A8. En termes de service rendu, ce scénario permet de relier Aix TGV et Nice en 1 heure. La gare Aix TGV est en ligne entre Marseille et Nice, mais pas entre Paris et Nice. Ainsi, tous les TGV province-province qui desservent St Charles avant de se prolonger vers la Côte d'Azur pourraient desservir Aix TGV, soit 30 TGV par jour.

Le scénario Sud Arbois – A8 – Nord Toulon – Ouest Nice se débranche au sud de la gare d'Aix TGV puis rejoint l'autoroute A8 à l'est d'Aix-en-Provence. Ce scénario est ensuite identique au précédent. Un avantage significatif de ce scénario est de placer la gare d'Aix TGV en ligne entre Paris et Nice. La desserte d'Aix TGV pourrait donc se répartir entre les TGV Méditerranée et les TGV PACA. Dans ce scénario, comme dans le scénario précédent, Marseille – St Charles serait desservie par tous les TGV reliant la province à la Côte d'Azur.

Dans le scénario Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice, la ligne nouvelle prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille en tunnel et en surface et dessert en ligne une gare TGV souterraine, par exemple à la Blancarde. Comme pour le scénario précédent, la gare d'Aix TGV est positionnée

sur le tronçon commun de la LGV PACA et de la LGV Méditerranée. La desserte de Marseille s'effectuerait par deux gares, St Charles pour les TGV en direction de Paris et Blancarde pour les TGV reliant PACA à la province.

Alain SEGUIN (SNCF)

Je vais vous présenter ce que la SNCF en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet de RFF. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses.

- Nous cherchons à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de population.
- Nous proposons une alternative à l'avion et à la route tout en préservant l'atout propre au TGV qui est de desservir les centres-villes.

Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV qui allie rapidité et proximité. Différentes missions pourraient être envisagées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV provenant de la région Ile-de-France desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe. Ces TGV emprunteraient uniquement la LGV avec des arrêts situés dans les gares de la LGV. Les TGV arc méditerranéen (Bordeaux-Nice-Italie voire Espagne-Italie) emprunteraient bien sûr uniquement la LGV.

Le projet fait gagner 1 h 30 sur les trajets entre l'Ile-de-France et la Côte d'Azur et environ 45 minutes sur les trajets vers l'aire toulonnaise. Les gains de temps nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyages par an. Le trafic TGV pour la région PACA pourra ainsi atteindre près de 24 millions de voyages par an. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences TGV proposées.

Nous offrons aujourd'hui 33 TGV allers et retours par jour pour Marseille, 14 à Toulon et 11 à Nice. Le projet allié aux autres infrastructures nouvelles prévues d'ici à 2020 devrait permettre d'offrir 49 fréquences pour Marseille, 36 à Toulon et 33 à Nice. Par ailleurs, ces nombreux TGV traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux : environ 20 TGV par jour sont prévus entre Marseille et Nice. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER sous l'autorité du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire.

La desserte que je viens de vous décrire s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Pour ce qui est des gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au nord-est de Toulon, située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, soit aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération de Toulon, Hyères et son secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, dite Est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Pour ces 3 gares, nos études montrent qu'elles se justifient

dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité au TGV. Leur trafic serait important puisqu'il se situerait entre 1 et 1,5 million de voyageurs/an. Dans le cadre du scénario de passage par le Nord de Marseille, nous avons examiné l'hypothèse d'une gare TGV nouvelle qui pourrait être située sur le site de Marseille Blancarde. Dans ce cas, et dans un souci de lisibilité de l'offre TGV, nous imaginons que cette seconde gare TGV à Marseille pourrait être destinée aux TGV province-province, St Charles restant la gare TGV pour Paris. Enfin, notre souhait est de continuer à desservir les gares de centre-ville, notamment Toulon Centre, St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Lise MERMILLOD (RFF)

La LGV PACA est un projet de grande vitesse et de grande capacité, qui sera utilisé pour l'amélioration des déplacements de la vie quotidienne de la population dans la région. Pourquoi ? Parce que, sur la ligne nouvelle, pourront circuler des TGV, mais aussi un nouveau service, des trains intercités à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains, qui pourraient circuler alternativement sur la LGV et sur la voie classique puisque les réseaux seront interconnectés en plusieurs points, cumuleraient les avantages de la desserte des centres-villes et de la côte et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours ferroviaires entre les agglomérations de la région seraient diminués d'une heure alors que, dans le même temps, les temps de parcours routiers seront augmentés en moyenne de 40 %. Par exemple, entre Marseille et Nice, on mettra 3 h 30 en voiture alors qu'avec les trains intercités on mettrait 1 h 10. Cette nouvelle offre a été mise en service dans le Nord-Pas-de-Calais avec un grand succès.

La grande capacité, c'est sur la ligne existante 3 fois plus de TER grâce au transfert des TGV, des trains Grandes Lignes, de la ligne classique à la ligne nouvelle. L'ambition du Conseil régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour des agglomérations. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale. C'est l'occasion de redonner à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

Comparons la situation actuelle et la situation future à l'horizon du projet. Aujourd'hui, l'offre est peu attractive dans le Var, correcte entre Toulon et Marseille avec 24 trains/jour, faible vers Hyères (6 trains/jour) et vers les Arcs (5 trains/jour). L'offre est faible, limitée aux heures de pointe et surtout sans continuité de service. Avec les aménagements prévus au contrat de plan entre Marseille et Aubagne, on pourra faire circuler 2 fois plus de trains, ouvrir une gare nouvelle à La Barasse et mettre en place une offre rythmée toutes les 15 minutes vers Aubagne et toutes les 20 minutes vers Toulon. Avec la LGV PACA en 2020, on pourra mettre en service des trains cadencés, rythmés toutes les 7 minutes vers Aubagne, toutes les 15 minutes vers Toulon. On aura donc un vrai service de type RER.

Le train plus performant, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV (un voyageur sur trois prendra le train entre l'Ile-de-France et les Alpes-Maritimes), environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER (une personne sur dix prendra le TER entre Marseille et Aubagne et une personne sur cinq entre Marseille et Toulon) et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. Entre Marseille et Nice, la part de marché du train passerait à 50 %. C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture.

Rappelons simplement que le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la voiture et qu'un déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. Le développement des déplacements en train est donc bon pour la sécurité et la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète et à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Pour la LGV PACA, les difficultés de relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des coûts observés pour la plupart des projets en France. Si la moyenne est de 15 millions d'euros/kilomètre, le coût pour la ligne LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros/kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires : selon les scénarios, ce sont entre 47 et 89 kilomètres de tunnels. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France.

Selon les variantes étudiées, le projet coûterait à ce stade entre 4,9 et 7,5 milliards d'euros et, entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les trois scénarios approfondis. Dans un contexte de rareté des fonds publics, nous devons rechercher à définir un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Je vous propose d'écouter tout de suite Monsieur Claude Vallette, qui va présenter le projet particulier pour Marseille. Après, nous prendrons les questions.

Questions du public et interpellateurs

Claude VALLETTE, adjoint au maire de Marseille

Merci monsieur le Président. Je voudrais vous dire les raisons qui nous ont conduit à promouvoir le projet de LGV PACA et à retenir un scénario « Aix TGV – Marseille Centre – Toulon Nord – ouest nice ». Je m'exprime ici au nom du maire de Marseille, de la communauté urbaine et des territoires associés de l'aire métropolitaine.

7 raisons ont conduit la communauté urbaine à promouvoir la réalisation du projet de LGV PACA :

- améliorer la desserte internationale des métropoles du sud ; c'est ce fameux « arc méditerranéen » dont on a tous parlé ;
- un meilleur service à la population ; c'est-à-dire desservir au plus près les populations ; sur la carte, vous voyez que c'est sur le littoral que les densités sont les plus fortes ;

- apporter une meilleure réponse aux impératifs de la loi SRU et limiter l'étalement urbain (les gares en périphérie risquent de déclencher une urbanisation inopportune et parfois extensive ; certaines gares sont donc à proscrire) ;
- prendre en compte les objectifs de la loi sur l'air qui se traduit dans les PDU et la nécessité de transfert modal ;
- apporter la meilleure intégration urbaine du projet (c'est cette volonté de desserte au cœur des villes, un projet urbain autour des gares) ;
- une meilleure rentabilité des investissements réalisés, notamment pour tous les réseaux de TCSP à l'intérieur des villes, pour les travaux qui sont faits sur la gare St Charles, l'intermodalité au cœur du dispositif, les interconnexions avec les TER, une plus grande capacité pour les TER ;
- tendre à la rentabilité économique du projet par une capacité plus grande à drainer la clientèle.

Donc, réponse à la première question : oui, il est indispensable de faire la LGV PACA. Elle est d'utilité publique et elle correspond à un enjeu fondamental pour la région.

Les raisons qui conduisent à privilégier l'un des scénarios approfondis par RFF. Ce scénario a été appelé initialement « Nord Marseille - Nord Toulon – Ouest Nice ». En fait, nous pouvons l'appeler « Aix TGV – Marseille centre – Toulon Nord – Ouest Nice ». Ce tracé optimise la meilleure rentabilité économique, la meilleure rentabilité sociale et urbaine, la meilleure maîtrise des impacts négatifs et le meilleur service rendu.

La maîtrise des impacts négatifs, c'est d'abord la maîtrise des déplacements avec les rabattements possibles sur notre système avec les TCSP (par exemple à La Blancarde, il y a le réseau de transport marseillais qui est créé, il y a les 800 millions d'euros qui sont investis pour créer une ligne de tramway), ensuite les problèmes de pollution, le problème de l'étalement urbain, le problème des activités agricoles et viticoles, la protection des espaces naturels. Il faut bien passer, mais nous proposons un couloir de 45 kilomètres au lieu d'un couloir nouveau de 90 kilomètres.

Le meilleur service rendu passe par les populations desservies, le temps de parcours sur l'ensemble des destinations (il ne faut pas voir que le Marseille-Paris, il faut voir aussi les TGV jonctions et l'organisation des 3 métropoles de Marseille, Toulon et Nice avec des dessertes au quotidien et tout ce qui doit se créer autour ; pour nous, la LGV est un accélérateur de systèmes d'organisation métropolitaine), l'aménagement du territoire lié à l'organisation urbaine, la rentabilité des investissements transport, l'accessibilité interne et externe des 3 grandes agglomérations littorales, la meilleure accessibilité de la région PACA. C'est le maillon manquant de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, sur tous ces systèmes, le train roule à 50 kilomètres/h de moyenne.

Le scénario approfondi passant par Marseille et Toulon semble correspondre aux attentes qui ont émergé d'un débat public qui est bien mené. Je voudrais le souligner parce que c'est ce que je ressens à titre personnel. Le débat a été passionné : il a donc été apte à faire émerger des impératifs citoyens, que nous devons prendre en compte, mais qui, dans certains cas, étaient nos aspirations propres qui nous renforcent dans nos convictions pour un type de tracé par rapport à un autre. Pour nous, le scénario approfondi passant par Marseille et Toulon présente 3 atouts majeurs :

- Meilleure performance en temps/kilomètre/passager ;
- Meilleure insertion dans l'espace et meilleure desserte des grandes masses sur le territoire ;
- Meilleur projet dans une vision à 2020 des 3 métropoles méditerranéennes pour réaliser ce maillon manquant d'un axe international très important pour l'économie de la région.

L'étude complète a été adressée à la CPDP. Elle sera disponible pour tout le monde.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci pour l'étude. C'est le principe de transparence : il est important que les études qui ont été réalisées soient rendues publiques. L'étude réalisée par la communauté urbaine de Marseille sera disponible dans les bureaux de Marseille, Toulon et Nice dès demain et dans quelques jours sur le site Internet.

Pour les questions, je vous propose de changer les règles. Comme ce soir, nous n'avons pas beaucoup de questions (5 pour le moment), je vous propose non pas de les tirer au sort, mais de les prendre dans leur ordre d'arrivée. Nous commençons par Monsieur Jean-Paul Ménard.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens)

A ce jour, je n'ai toujours pas reçu de réponse écrite aux questions que j'ai posées.

Philippe MARZOLF (CPDP)

670 questions sont arrivées et ont été rentrées dans le système. Pour l'instant, RFF n'a répondu qu'à 120 ou 130 questions. Par contre, la Commission s'est engagée à ce que toutes les questions reçoivent une réponse écrite avant la fin du débat le 8 juillet. Il va falloir se dépêcher.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens)

Monsieur le président, puisque vous êtes là ce soir. Vous n'étiez pas présent à la réunion de Grasse à laquelle j'étais présent.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avant-hier, j'étais à La Roquebrussanne. Il y avait 300 personnes. C'était un peu plus chaud.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens)

Je tiens à vous féliciter pour la qualité du débat qui s'est instauré. Je retrouve l'ambiance du débat précédent sur la ligne Boute-Carros.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous remercie. Je rappelle que le travail de la commission est collectif. Nous sommes 5 membres, il y a trois assistants, des secrétaires généraux. C'est un travail collectif.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens)

Lors d'une précédente réunion, il a été annoncé que des études seraient réalisées sur la gare de Toulon Centre. Où en sont ces études ? Je tiens à le redire encore une fois ce soir, je suis totalement opposé aux gares excentrées, car elles cumulent tous les inconvénients. Il faut absolument qu'il y ait des connexions judicieuses entre le réseau TGV et le réseau classique.

Philippe MARZOLF (CPDP)

TPM et plus largement le SCOT a réalisé une étude pour implanter une gare plus près du centre-ville, vers La Pauline/La Garde. Nous avons reçu le document hier. Il sera rendu public à partir de demain dans les bureaux et la semaine prochaine sur le site Internet de la CPDP.

Monsieur Seguin, vous voulez répondre sur les gares excentrées.

Alain SEGUIN (SNCF)

Les gares « betteraves ».

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ici, on dit les gares « AOC », car il n'y a pas des champs de betteraves, mais des vignobles AOC.

Alain SEGUIN (SNCF)

Ce débat sur les gares excentrées est assez complexe. L'idéal pour tout le monde serait d'avoir toujours des gares en centre-ville pour desservir le maximum de population, pour protéger l'environnement, pour éviter l'étalement urbain et pour tous les avantages qu'a évoqués Monsieur Vallette. Pour nous SNCF, il est intéressant aussi d'avoir une gare en centre-ville, bien irriguée par des moyens de transports en commun, des moyens d'approche routier, des parkings. Cela dit, pour cela, il faut faire passer la ligne par les centres-villes. La solution du positionnement des gares est toujours un compromis. Pour desservir les centres-villes, il existe un autre moyen : si la ligne nouvelle n'arrive pas à passer complètement dans le centre-ville, on peut amener les TGV dans les centres-villes. C'est un peu l'esprit de ce que j'ai présenté tout à l'heure en disant que, si la ligne nouvelle ne passe pas dans les villes, la SNCF pourra débrancher des TGV qui iront desservir quand même les centres-villes. Il ne faut pas confondre la desserte des centres-villes par le TGV avec le passage de l'infrastructure ligne nouvelle par les centres-villes. J'ai indiqué tout à l'heure que l'on envisageait de faire passer des trains par la ligne classique entre Marseille et Toulon pour desservir Toulon Centre, peut-être une gare intermédiaire, on ne sait pas à ce stade. J'ai exposé la même chose pour l'est du projet, c'est-à-dire les Alpes-Maritimes où un débranchement physique permettrait de faire sortir des trains de la ligne nouvelle à grande vitesse à Est Var pour aller

desservir les centres-villes de St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice. Les gares excentrées présentent un petit avantage, à condition de ne pas abandonner le centre-ville et en offrant l'accessibilité au TGV à un maximum de population (comme la gare est située à la périphérie de la ville, ceux qui habitent en périphérie y accèdent plus facilement qu'à la gare de centre-ville). C'est toujours un compromis, on essaye de faire au mieux, mais sachez que la SNCF n'a pas pour politique d'implanter des gares excentrées. C'est un compromis.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le public met en avant un besoin d'interconnexion avec les lignes existantes et surtout les TER. Malheureusement, dans la région, ce n'est pas brillant avec les gares TGV d'Aix, Avignon et même Valence.

Alain SEGUIN (SNCF)

Dans le futur, il y a un point que j'ai évoqué et qui est un petit plus par rapport aux projets antérieurs : c'est ce fameux débranchement à Est Var pour desservir les villes de la Côte. Il y a un autre point qui est très important, mais que j'ai effleuré dans ma présentation car le temps m'était compté : c'est la complémentarité entre la desserte TGV et le TER. Là, le transporteur doit se retrousser les manches avec l'autorité organisatrice des TER pour que les TER et les transports en commun en général puissent bien desservir les gares TGV et réciproquement.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous attendons Mme Sylvie Andrieux, vice-président du Conseil régional, pour la réponse sur le développement des TER.

Nous passons à la question suivante : Monsieur Sappe.

Monsieur SAPPE, président du CIQ de Ste Marthe

La partie sud du quartier de Ste Marthe est intéressée par le tracé promu par la ville de Marseille. J'aimerais que RFF nous explique clairement où se termine la LGV Méditerranée et où va commencer la LGV PACA. L'insertion en site urbain d'une LGV nous semble être un pari difficilement réalisable. Quels seront les moyens mis en œuvre dans le cas de la réalisation d'une LGV entre St Henri et St Barthélemy et entre St Marcel et Aubagne ?

Claude VALLETTE

Aujourd'hui, la ligne de TGV arrive sur la gare St Charles, sans poser de problème. Elle ne roule pas à 300 kilomètres/h à cet endroit, pas plus que dans la vallée de l'Huveaune. Une zone est en tunnel pour le shunt de St Charles. La ligne a des vitesses différentes en fonction des tronçons.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Je vous renvoie aux études spécifiques menées par le cabinet Scetec en janvier 2005 concernant les aménagements envisagés à la traversée de Marseille pour le scénario Nord Marseille – Nord Toulon. Si la ligne passe dans Marseille, il faudra réaliser des investissements de capacité importants pour permettre la coexistence de tous ces trafics : porter à 4 voies la ligne PLM depuis l'arrivée du tunnel de la LGV Méditerranée, réaliser un shunt en tunnel de St Charles, arriver dans la vallée de l'Huveaune et porter la section de ligne à 4 voies pour faire coexister les TGV à destination de la Côte d'Azur et le programme TER du Conseil régional, à partir de la Penne-sur-Huveaune, une 2^{ème} tunnel pour shunter la gare d'Aubagne et commencer la LGV.

Monsieur SAPPE

Entre St Henri et La Pomme, ce ne serait pas une LGV ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Ce ne serait pas une LGV (vitesse supérieure à 230 kilomètres/h).

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous êtes un ancien cheminot ?

Monsieur SAPPE

Oui, dans le cadre des nuisances environnementales, être ancien cheminot ou pas, cela n'a aucune...

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous posais la question parce que vous avez l'air de vous y connaître.

Nous allons prendre la 3^{ème} question : Monsieur Alain Patouillard.

Alain PATOULLARD, association TGV développement

J'aimerais savoir comment on va passer 4 voies (2 voies TGV et 2 voies TER) dans la vallée de l'Huveaune. Ce n'est pas vrai que les voies TGV seront banalisées. Elles seront spécialisées parce que, sur 4 kilomètres, elles ne peuvent pas être banalisées. Quand on entend la SNCF annoncer le nombre de TER qui va passer, on peut rêver, mais on ne pourra jamais passer sur 4 voies. Donc, il en faut 5. Quand vous allez annoncer aux gens qu'il faut 5 voies dans la vallée de l'Huveaune, expliquez-moi comment on passera. On ne peut pas passer. Déjà à 4 ce n'est pas évident, parce qu'on est entre les usines. Alors à 5, on ne passera pas.

Autre remarque, en 2020, il faut raisonner à l'échelle de l'aire marseillaise qui regroupe près de 60 communes : or le centre de cette aire est l'Arbois.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

L'objectif de la réalisation de la 3^{ème} voie entre la Blancarde et Aubagne est de faire circuler un TER toutes les 20 minutes qui desservira toutes les gares intermédiaires de la vallée de l'Huveaune et toutes les 10 minutes direct entre Marseille et Aubagne. A l'horizon 2020, le Conseil régional nous a indiqué qu'il avait l'ambition d'augmenter encore la fréquence pour la porter à 1 TER toutes les 7 minutes 30 entre Marseille et Aubagne et toutes les 15 minutes entre Marseille et Toulon.

Avec 4 voies dans la vallée de l'Huveaune, il sera possible de faire passer le service TGV et le service TER : nos études l'ont montré. Je crois que la CPDP va confier une expertise sur ce sujet à un expert extérieur. Cet expert confirmera ou pas ce que j'annonce.

PATOUILLARD

Je ne suis pas d'accord. Vous n'allez pas banaliser les voies TGV sur 4 kilomètres. Aucun exploitant ne fera passer des TER sur des voies TGV.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Il faudra 3 voies avec les TER, les TGV et les trains de fret et une 4^{ème} voie pour augmenter la desserte TER et la desserte TGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce sont des querelles d'experts : donc on ne s'en sortira pas.

Alain PATOUILLARD

C'est exactement la même problématique au nord.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je rappelle simplement que la CPDP a commandé une expertise sur les études réalisées par RFF sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante en grande capacité et en grande vitesse.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Au nord, RFF envisage, compte tenu du renforcement de dessertes TER souhaité par le Conseil régional sur les 2 rives de l'étang de Berre, d'utiliser et de moderniser les voies du port pour détourner une partie des TER sur ces voies.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de passer la parole au deuxième interpellateur, Monsieur Jacques Cercelet, de la CCIMP, pour 7 minutes.

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

Mesdames et messieurs, bonsoir. La CCIMP plaide fortement pour une réalisation rapide de la LGV PACA et soutient le scénario numéro 3 qui vient d'être présenté.

La CCIMP s'attache au développement économique de la région. Parmi les 3 objectifs majeurs de la nouvelle équipe qui vient d'être élue pour la mandature, il y a créer les conditions pour que l'agglomération marseillaise entre dans le top 20 des agglomérations européennes. Pour arriver à cette situation, plusieurs conditions doivent être réunies.

Cette agglomération doit être située sur un axe majeur. Aujourd'hui, cette agglomération est située en bout du sillon rhodanien et non sur un axe majeur de transport. La LGV PACA sera un élément déterminant pour favoriser le développement d'un axe Barcelone-Gênes ou, si on a une vision encore plus large, Lisbonne-Kiev.

Une agglomération doit être en relation étroite, commode et rapide avec les autres agglomérations de la région. On imagine alors tout l'intérêt d'un LGV qui permettrait d'interconnecter les agglomérations de l'est et de l'ouest de la région et qui serait elle-même interconnectée avec les TER et les réseaux urbains.

Enfin, une agglomération d'échelle européenne doit répondre à des critères d'intermodalité, notamment air-fer. Ainsi, il est important que la LGV PACA puisse déboucher vers l'aéroport de Marignane.

Compte tenu de ces considérations, la CCIMP plaide :

- pour un consensus le plus large possible des décisionnaires économiques, politiques, associatifs car sait par expérience que les grandes équipements ne se réalisent que quand les territoires qui doivent les recevoir s'expriment de manière unanime.
- pour une réalisation rapide, car nous pensons que, tant que cette liaison ne sera pas réalisée, la concrétisation des échanges dans l'arc méditerranéen sera retardée ;
- pour un tracé passant par Marseille qui offre les avantages suivants :
 - éviter les sites tels que la Ste Victoire et les terres agricoles et notamment viticoles et la multiplication des couloirs de nuisances ;
 - corriger la curiosité de la gare St Charles en cul-de-sac ;
 - créer la connexion vers Marignane et offrir une possibilité de desserte des agglomérations de l'ouest du département ;
 - offrir à l'exploitant une possibilité de sortir de la LGV PACA des trains avant qu'ils entrent dans le sillon rhodanien.

Enfin, il ne serait pas judicieux que ce projet de LGV entre en conflit ou en compétition avec le développement du TER vers Aubagne. Une 3^{ème} voie est inscrite au contrat de plan Etat-région. Il faut que cette 3^{ème} voie soit réalisée et que l'on ne puisse pas arguer du projet de LGV pour différer les travaux de la 3^{ème} voie.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Il n'est pas question de différer la réalisation de la 3^{ème} voie vers Aubagne. Les crédits sont en place pour le début des travaux qui est l'accueil dans St Charles de cette 3^{ème} voie.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de prendre la 4^{ème} question : Nicole Wilson, association de sauvegarde de l'environnement cugeois.

Nicole WILSON, association de sauvegarde de l'environnement cugeois

Monsieur Vallette, voici ma question. Après les grands travaux du métro, après la L2 qui n'en finit pas, après les travaux du tramway, êtes-vous prêt à faire subir de nouvelles nuisances ainsi qu'un surcoût financier aux contribuables marseillais afin de faire passer la LGV à Marseille ? Avez-vous pris conscience de la grogne que cela pourrait générer, eu égard aux problèmes posés par l'installation de parcmètres sur Endoume ?

Claude VALLETTE

Ou on veut la LGV ou on ne la veut pas. De toute façon, il faut qu'elle passe quelque part. D'abord, il faut savoir si l'infrastructure est utile. Ensuite, une fois que la décision de construire est prise, il faut choisir le tracé en minimisant les nuisances. Vous avez entendu dire que la LGV passerait dans votre secteur et vous êtes contre. C'est votre droit absolu, mais il nous semble que le tracé que nous proposons est celui qui minimise les nuisances. Le pays d'Aix a déjà donné. Les autres tracés sont destructeurs.

L'un des objectifs de fond, c'est d'aller vers Toulon, de desservir Toulon. Quand vous êtes à Aix Arbois, il faut exactement 45 secondes pour entrer dans un tunnel existant avec le TGV. Quand vous sortez, vous êtes dans la commune de Marseille. Vouloir faire, alors que c'est à peine fini, un autre tracé partant de l'Arbois avec un tunnel qui passe dans la Ste Baume et qui va déboucher quelque part pour essayer de rattraper l'ancien tracé Ferrier, c'est absurde.

Après, on passe au sud de la cuvette de Cuges. Rien n'est touché à part quelques pins. De toute façon, il faut choisir entre une autoroute et une LGV : vous avez vu que la consommation d'espace et la pollution sont bien moindres avec la LGV qu'avec une autoroute. Après, il faut éviter les vignobles. On arrive vers Nord Toulon. Les Toulonnais veulent, à juste titre et fort intelligemment, accoler le TGV à un système intermodal qui permettra de desservir l'aire métropolitaine toulonnaise : cela infléchit le tracé vers le sud. A partir de ce moment-là, on se rapproche du tracé Ferrier que souhaitent certains. On doit arriver à trouver un compromis.

Nicole WILSON

Le tracé numéro 3 touche au versant sud de la Ste Baume. Lorsque vous faites passer le TGV dans le poljé de Cuges, que l'on monte vers Signes pour aller sur Cuers...

Claude VALLETTE

On ne va pas à Cuers.

Nicole WILSON

Ce n'est pas encore fait. Nous sommes en train de parler d'environnement et de paysage. Avez-vous pensé aux touristes, aux gens qui habitent à côté et qui ont choisi d'aller dans une région pour avoir un certain calme ?

Claude VALLETTE

Les TGV, il y en a un certain nombre dans toute la France. Bien sûr, il y a des problèmes ponctuels, qu'il faut résoudre. Mais il ne faut pas pour autant refuser de faire le TGV.

Nicole WILSON

S'il y a des TER directs Marseille-Toulon, il n'est pas nécessaire d'avoir la LGV qui passe à Toulon. Toulon est très difficile d'accès.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de prendre une autre question. Monsieur Pierre Seux.

Pierre SEUX, association un train entre Gardanne et le Var

Depuis 3-4 jours, dans la presse, il y a des projets de tunnels routiers qui sortent. On va prolonger le tunnel du Carénage vers le Prado... Il faudra creuser plus profond pour le tunnel du TGV.

Dans la vallée de l'Arc, il est prévu la mise à 2 x 3 voies de l'A8 entre La Barque et St Maximin, le doublement de la D6 puisque le Conseil général a lancé l'enquête publique, une déviation au niveau de Trets avec une zone commerciale, etc. Bientôt, il n'y aura plus de place.

En 2003, nous avons demandé que le préfet organise une table ronde avec toutes les parties prenantes pour réfléchir à l'aménagement du territoire pour 2020, 2030 et 2040 et ensuite décider du tracé de la LGV.

Le conseil municipal de la ville de Trets a voté une motion pour un passage par Marseille, parce que Monsieur Guérini a pris position dans la presse 2-3 jours après le début du débat public. La CPA a pris position et aujourd'hui, les communes partent.

Aujourd'hui, il n'y a pas grand monde au débat public, parce que les gens pensent que la décision est déjà prise. De ce fait, le débat public est faussé.

Je regrette que Mme Andrieux soit absente ce soir.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je ne peux pas laisser dire que le débat est faussé. Plus de 5 000 personnes ont participé aux réunions publiques, dont la moitié de Varois.

Pierre SEUX

Aujourd'hui, on dit « je veux bien qu'il passe, mais pas chez moi ».

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est l'attitude NIMBY classique : « pas dans mon jardin ». Le débat public porte sur l'opportunité et les grandes caractéristiques. On ne peut pas faire un débat public sur l'allégorie de la grande vitesse, il faut quand même parler de là où cela peut passer, de là où cela ne peut pas passer, des protections qu'il faut mettre, etc. Monsieur Vallette, vous vouliez réagir.

Claude VALLETTE

Permettez-moi deux remarques. Premier point, si comme vous le dites, le débat public ne sert à rien, parce que tout est décidé à l'avance, à la limite, moi je n'en sais rien, mais si c'est notre scénario qui est choisi, après tout pourquoi pas ? Si c'est cela, moi, je suis très content, mais ce n'est pas cela, cher monsieur. Les vraies concertations, ce n'est pas cela. D'ailleurs, vous pouvez constater que, depuis le début, des propositions émergent de toutes les discussions, et cela apporte beaucoup. Deuxièmement, le plus important de tout, c'est l'aménagement du territoire et le projet. Je suis à votre disposition pour vous donner ce qu'on a fait sur la DTA tous ensemble dans l'aire métropolitaine, ce qu'on a fait sur les projets d'agglomération communs à Aix, Aubagne et Toulon, on fait des SCOT et des inter-SCOT. Pour moi, la LGV est, comme n'importe quelle infrastructure, un tuyau. Ce qui m'intéresse, c'est comment cela s'organise autour et pour quoi faire. Ça, je ne vous laisserai pas dire qu'on n'y réfléchit pas depuis longtemps.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ce que Monsieur voulait pointer, c'est peut-être les manques au niveau régional. On l'a tellement dit et redit, on le mettra dans le compte-rendu du débat public, après, il y aura peut-être un débat régional sur l'avenir de la région.

Claude VALLETTE

On attend Mme Andrieux pour la réponse.

Philippe MARZOLF (CPDP)

D'accord, on va prendre une autre question : Guy Nicolai, Ecogarde région PACA.

Guy NICOLAI, Ecogarde région PACA

Je représente une association de défense de l'environnement. Essentiellement, nous faisons de la sensibilisation du public dans les massifs forestiers à cheval. Depuis quelque temps, on est confronté à une inquiétude des propriétaires forestiers, des sociétés de chasse et des usagers. On s'est penché sur le dossier et on a essayé de l'examiner de façon objective. On a conclu qu'il y avait un évident besoin, au niveau économique, de désenclavement de la région PACA suivant l'axe nord-sud et l'axe est-ouest. On n'est donc pas a priori opposé à ce projet de LGV PACA, sous certaines conditions. Certains tracés paraissent tout à fait acceptables parce qu'ils causent des dommages moindres à l'environnement naturel. D'autres nous ont fait dresser les cheveux sur la tête. Je pense notamment à l'un d'entre eux qui traverse le massif de la Ste Baume. Ce massif est le château d'eau de la Basse Provence : 4 fleuves côtiers sont issus de ce massif. Le percement d'un tunnel là-dedans, on ne sait pas trop ce que cela peut donner. Les lignes de crête sont protégées par Natura 2000, qui prévoit qu'aucune perturbation ne doit être apportée à la faune et à la flore. Pour finir, le tracé passe directement sous les installations souterraines de l'armée de l'air. En conclusion, de notre point de vue de techniciens de la nature, nous ne sommes pas du tout opposés à une LGV en région PACA à condition qu'il y ait un respect véritable et pas seulement du bout des lèvres de l'environnement et des enjeux du patrimoine naturel qui se réduit comme peau de chagrin et qui a besoin d'être pris en considération. Nous, nous avons choisi le scénario Sud Arbois - Centre Var 3 axes de desserte car c'est celui qui n'a aucun impact humain et qui traverse le moins de zones naturelles de la région.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est la première fois que l'on entend qu'il y a une base souterraine dans le massif de la Ste Baume. RFF, vous êtes au courant ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Non.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Par définition, c'est secret. Où est la base ?

Guy NICOLAI

Deux installations sont sur la partie ouest du massif de la Ste Baume. Une partie est une antenne aéronautique civile sur un terrain de la Marine nationale. A côté, vous avez 100 ha sur un chaos rocheux qui sont occupés par l'armée de l'air, avec des tours hertziennes. Je sais qu'il y a des installations souterraines parce que j'ai un ami industriel qui est allé travailler là-bas. Je ne suis pas sûr qu'ils donneraient l'autorisation de passer au travers de leur installation.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Si la LGV PACA doit se faire, il faudra bien qu'elle passe quelque part. A ce stade du débat, RFF a investigué 20 scénarios sans tabou. Techniquement, on peut tout imaginer, mais après il y a des limites financières. Un projet avec 90 kilomètres de tunnel et dont le coût dépasse 8 milliards d'euros nous semble irréaliste.

Ceci étant, RFF a sillonné la région pour mesurer les enjeux d'environnement et les qualifier pour chacun des scénarios. En menant ces études, RFF s'est aperçu que la région PACA est un territoire particulièrement difficile pour ce projet : l'urbanisation occupe un tiers de l'aire d'étude, le réseau Natura 2000 occupe près de 30 % de l'aire d'étude, les terres agricoles représentent 17 % de l'aire d'étude, et seulement 12 % dans le Var. Pour toutes ces raisons, le projet sera dans tous les cas un projet difficile et cher, deux fois plus cher que la moyenne des projets en France.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Est-ce qu'on peut rajouter quelque chose sur Natura 2000. Tout le monde se pose la question : normalement, on ne peut rien faire passer, oui ou non ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le réseau Natura 2000 est en train de se constituer sur la base des directives européennes « oiseaux » et « habitat ». Les zones qui rentrent dans le réseau Natura 2000 ont vocation à servir de réservoirs de biodiversité. Ce ne sont pas des espaces dans lesquels il est interdit d'avoir toute activité. On peut chasser, on peut avoir une activité agricole. Ceci étant, ce sont des espaces qui doivent faire l'objet d'objectifs de gestion pour préserver la diversité biologique. La LGV PACA devra vraisemblablement passer dans des sites Natura 2000 : pour ce faire, RFF devra faire la démonstration qu'il n'y a pas d'autres solutions que de passer par là, que le projet est d'intérêt général (nous pensons que le projet a aussi des effets positifs sur le développement durable et la protection de la biodiversité), que les précautions adéquates seront prises pour ne pas mettre en péril la biodiversité de ces sites.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous êtes rassurés ? Couci-couça. Nous allons continuer sur l'environnement. Je vous propose d'écouter Monsieur Bernard Destrost, de l'association sauvegarde de l'environnement cugeois.

Bernard DESTROST, secrétaire et porte-parole de l'association sauvegarde de l'environnement cugeois

Notre association n'est pas opposée à la construction d'une LGV. A choisir une nouvelle infrastructure pour les années à venir, nous choisissons le train, parce que nous considérons que c'est l'un des moyens de transport les moins polluants. J'ai entendu Monsieur Vallette et mes prédécesseurs défendre le tracé marseillais. Il semblerait, à les entendre, que Marseille aujourd'hui n'est pas desservie par le TGV. Mais il ne faut pas oublier que Marseille est desservie par le TGV depuis quelques années et qu'elle est reliée à Paris en 3 heures. Aujourd'hui, ce qui nous intéresse,

c'est de relier Nice à Marseille via Toulon éventuellement. Je crois que, passer par le sud ou par le nord, le problème n'est pas là. Nous, nous sommes opposés au tracé sud qui est présenté par la ville de Marseille pour plusieurs raisons.

D'abord, c'est le tracé le plus long pour rejoindre la capitale azurée.

Des nuisances toujours plus grandes pour les riverains de l'est de l'agglomération marseillaise, plus particulièrement le long de la vallée de l'Huveaune, coincés entre l'autoroute A 50 et les périmètres Seveso. On aura des difficultés à faire passer 4 voies dans cette vallée. On a parlé de faire passer des TGV et des TER dans cette vallée, mais je voudrais savoir si on voudra aussi faire passer du fret.

La topographie est marquée au sud de la Ste Baume, milieu naturel de grande qualité répertorié aussi au titre du réseau Natura 2000.

Un impact destructeur pour Cuges, qui doit sa singularité au fait que c'est le plus grand poljé d'Europe. La plaine de Cuges les Pins est une dépression fermée où les nuisances sonores occasionnées par le passage d'un TGV ne pourraient qu'être amplifiées.

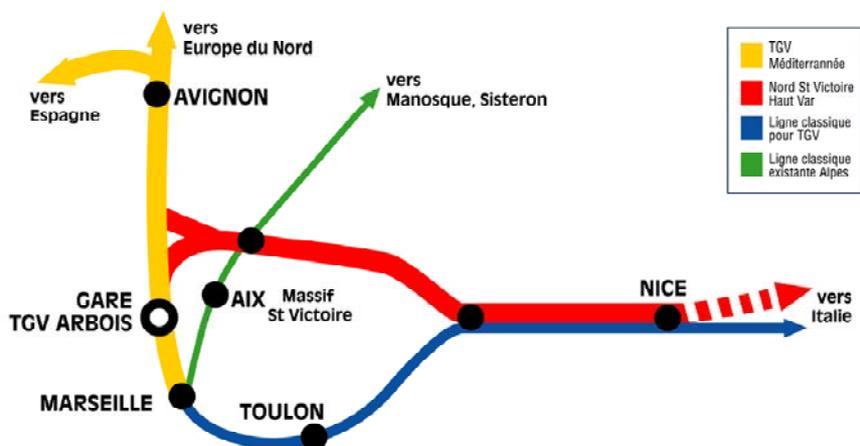
Au niveau du développement durable, je crois que tous les efforts sont concentrés sur le sud du département. On oublie un peu le nord du département, notamment les pays alpins. On parle peu d'Iter, mais il faudra bien le desservir un jour.

Le coût du tracé marseillais est très élevé: pour rejoindre Toulon en passant par le sud, il y aura fatalement beaucoup de tunnels et beaucoup d'ouvrages d'art. Cela alourdira forcément la facture, qu'on le veuille ou non. Là, il faut poser la question à ceux qui défendent ce projet. Veulent-ils vraiment cette ligne LGV ? J'avais posé la question au maître d'ouvrage : si le projet est trop cher, va-t-il se réaliser ? On m'a dit que non : si c'est trop cher, le projet ne se fera pas. Alors, que veut-on ? Veut-on vraiment desservir Nice avec Marseille au mieux ? Si c'est le cas, il faut essayer de trouver d'autres solutions.

On nous parle de l'arc méditerranéen. Je crois qu'il n'y a aucune volonté politique démontrée pour construire cet arc, puisqu'il n'y a pas de connexion prévue entre Nice et le réseau italien et pas de projet de réalisation d'une LGV entre Montpellier et Perpignan. Et puis, même si l'arc méditerranéen devait être réalisé, y a-t-il une utilité impérieuse de passer par Marseille ? Aujourd'hui, Marseille est bloquée au sud par la Méditerranée. Si je me réfère au discours de Monsieur Gaudin il y a quelques jours concernant l'habitat, il ne trouve plus de terrains pour construire des appartements sociaux. L'agglomération marseillaise dans 20 ans aura changé. Monsieur le maire de Cuges l'a déjà souligné. Elle va se déplacer fatalement au nord. Alors, pourquoi s'obstiner à passer par Marseille ? Je n'en vois pas l'utilité.

En matière de fret, il faut développer le cabotage maritime : aujourd'hui, je crois qu'il existe des liaisons entre Gênes et Barcelone qui sont tout à fait acceptables. Je crois que, là aussi, on pourrait faire un effort.

On a parlé aussi des TER, 83 % des déplacements dans l'aire métropolitaine se font par la route ; seulement 0,3 % des déplacements se font par le train. La demande est forte d'un développement des TER : il faut accélérer la construction de la 3^{ème} voie qui est déjà prévue, imaginer des dessertes de banlieue autour des gares TGV et surtout améliorer les caractéristiques grâce à des services rythmés, de bonnes fréquences de passage et une meilleure intermodalité tarifaire.



Il nous paraissait naturel d’imaginer la future LGV au départ d’Aix Sud ou Aix Nord. La gare de l’Arbois avait été imaginée à l’époque autour de ce scénario. Mais aujourd’hui, notre préférence s’oriente vers un itinéraire Nord Aix - Nord Ste victoire pour se raccorder à l’est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l’A8. Cet itinéraire aurait l’avantage d’éviter les grands sites de la Ste Victoire, de la Ste Baume, de la forêt domaniale de Maurières, le Massif des Maures, le plateau de l’Issole, la Roquebrussane et surtout il éviterait les bassins agricoles et viticoles des AOC de Carcès, Cotignac, Entrecasteaux, Lorgues, etc. Il évite également les régions à forte densité de population.

La création d’une gare au nord d’Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d’assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s’inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2^{ème} gare située à l’est du département du Var permettrait d’irriguer une grande partie de cette région.

Le temps de parcours de l’itinéraire que nous proposons est l’un des plus compétitifs. Compte tenu du peu de tunnels et du non débranchement vers Toulon, son coût est de loin le plus attractif (moins de 4,5 milliards d’euros).

Et Toulon dans ce scénario ? Il faut rappeler qu’aujourd’hui, Toulon centre est desservi par des TGV avec des temps de parcours sur Paris de 3 h 40 environ.

L’aménagement de la voie existante, notamment par la création de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, les aménagements techniques dans les environs de Saint Cyr, la libération de sillons sur cet axe ferroviaire devraient permettre, rapidement et à moindre frais, aux habitants de l’agglomération toulonnaise de rejoindre Paris dans des temps raisonnables (3 h 20 environ).

Sachez que notre association s’opposera avec force à la destruction de notre poljé. Nous nous battons de toutes nos forces pour ne pas détruire nos paysages.

Claude VALLETTE

Vous dites que le tracé par Marseille est le tracé le plus long, c'est complètement faux. Le passage par la Blancarde est quasiment le plus court.

Bernard DESTROST

Je n'ai pas dit que c'était le plus long. J'ai dit qu'en temps, c'était le plus long.

Claude VALLETTE

Sur Nice, c'est le temps le plus court : c'est 55 minutes. Si vous êtes à St Charles, vous allez rebrousser, c'est une catastrophe totale.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Monsieur Destrost, laissez finir Monsieur Vallette. Après, vous aurez de nouveau la parole.

Claude VALLETTE

Le problème de Cuges, c'est vrai, mais on ne passe pas dans la cuvette, on passe complètement à l'extérieur de la cuvette de Cuges, le plus au sud possible, avec des parties en tunnel.

Iter est un projet économique très intéressant pour notre avenir à tous, mais c'est 3000 chercheurs.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est 1 000 chercheurs d'après nos informations.

Claude VALLETTE

A terme. Mais aujourd'hui, en termes de déplacements, le point noir se situera toujours entre Aix, Marseille et Aubagne, qui regroupent un million d'habitants. Les 1 000 chercheurs de plus ne vont pas remplir les TER toutes les 15 minutes.

Sur le prix, si c'est par St Charles, c'est plus cher indiscutablement (5,370 milliards d'euros). Si c'est par la Blancarde, 5,10 milliards. Le tracé le moins cher est un peu en dessous, à 4,8 milliards. On est dans les mêmes fourchettes.

Sur l'Italie, il est capital d'y aller. Il faut que l'on pousse tous pour que le projet aille jusqu'à l'Italie. Cela suppose un passage dans Nice, que les Niçois ne nous ont pas encore montré.

On a besoin d'attractivité. Si on n'a pas tous ces grands projets, on va régresser. Je vous conseille d'aller voir à Barcelone et à Milan comment cela se passe. Si vous voulez qu'on reste ici un village au bord de mer, on n'a qu'à continuer.

Bernard DESTROST

Monsieur Vallette, je respecte vos choix. Simplement, je voudrais rectifier certains trucs que vous avez dits. Le tracé par Marseille est l'un des temps de parcours les plus longs. On ira plus vite à Nice par les trajets les plus au nord.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous parlez des trajets Paris-Nice, mais pas des trajets Marseille-Nice.

Bernard DESTROST

Oui, excusez-moi, je me suis trompé.

Je ne veux pas polémiquer sur les prix, mais quand on connaît le nombre de tunnels qui vont être faits et quand on connaît les incertitudes qui pèsent sur le creusement d'un tunnel, cela peut aller de 30 à 100 millions/kilomètre : on a des inquiétudes à avoir, Monsieur Vallette.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il y avait des questions sur le fret dans la vallée de l'Huveaune, le nombre de kilomètres de tunnels pour aller à Toulon est un chiffre qui nous a fait tilt au niveau de la Commission : 0,3 % des déplacements ferroviaires en PACA.

Lise MERMILLOD (RFF)

Sur le fret, à l'horizon 2020, il est prévu 25-30 circulations de trains de marchandises par jour entre Marseille et l'est de Marseille. L'axe de développement du fret n'est pas à travers la région PACA sur la ligne classique ou la LGV PACA. Le réseau d'autoroutes ferroviaires qui se construit en partenariat avec l'Espagne, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne est, pour les trafics est-ouest, un axe Lisbonne-Kiev à travers le Lyon-Turin et non à travers la région PACA.

Sur les TER, vous avez justement indiqué que la part de marché du train dans la région n'est que de 2,5 %. C'est vrai, car une grosse partie de la population de la région n'a pas accès au train. Avec la mise en service du schéma régional cible en 2020, on pourrait atteindre 5, 6, 7 % de parts de marché. C'est encore faible, mais 3 % de parts de marché gagnées sur plus de 720 millions de déplacements à l'intérieur de la région en 2020, ce n'est déjà pas mal.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

J'ai vu Monsieur Vallette réagir sur le fret. Je sais que beaucoup de collectivités défendent un passage par le Montgenèvre. Pour ce qui nous concerne actuellement, le résultat est le même. Le fret qui va d'Espagne en Italie ou qui va de Fos à Turin ne passera jamais par Aubagne. Du point de vue du fret, l'axe Marseille-Toulon n'est pas un axe de développement.

Je voudrais apporter des éléments sur le financement. Chercher à faire un projet qui soit économique, c'est chercher à faire des économies pour tout le monde. RFF a été créé en particulier parce que, avant son existence, les lignes nouvelles étaient toutes financées par la SNCF. La SNCF en 97 a laissé en cadeau à RFF 25 milliards d'euros de dettes. Aujourd'hui, la loi impose à RFF de calculer sa part de financement en fonction des péages qu'il obtiendra des trains qui rouleront. C'est pourquoi les LGV sont financées en partenariat avec l'Etat et les collectivités territoriales. Il faut chercher l'argent là où l'on peut le trouver. Il y a 3 sources de financement : les voyageurs, les contribuables et les bénéficiaires des sociétés d'autoroute. Aujourd'hui, les deux tiers des ressources apportées par l'Etat proviennent des bénéficiaires des sociétés d'autoroute.

Sur le TER, le contrat de plan avance. La ligne Cannes-Grasse a été rouverte le 26 mars 2005. Le reste du contrat de plan n'avance pas aussi vite que nous le voudrions, mais avance quand même. L'amélioration de Marseille-Aix, qui permettra d'avoir un train toutes les 20 minutes, plus un omnibus par heure dans les quartiers nord de Marseille, est financée pour une mise en service fin 2008. Les travaux ont commencé sur Aubagne et sur Cagnes-sur-Mer. Ce qu'en 2000, on espérait faire en 6 ans, on le fera peut-être en 10 ans. Ensuite, dans les chiffrages annoncés du projet que l'on vous présente, il y a tous les investissements sur la ligne Marseille-Vintimille qui permettent de passer au niveau de desserte TER qui est affiché. Il y a, dans le projet que l'on vous présente, non seulement une LGV, mais vraiment une programmation des TER, plus l'opportunité des intercitys.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Monsieur Seguin a dit à La Roquebrussane qu'il y avait un programme mais pas de conventionnement précis pour l'instant.

Alain SEGUIN (SNCF)

Aujourd'hui, il y a des cibles de desserte TER à long terme. La SNCF n'a pas reçu en tant que transporteur une commande de la région pour atteindre cette cible de triplement du nombre de TER à l'horizon 2020.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Il ne faut pas oublier que la région fait partie du groupe de collectivités qui financent le débat public. Après l'Etat et RFF, la Région est le 2^{ème} financeur. Ce qui est écrit ici a été validé par la région. Chaque chose en son temps. On a l'idée d'une desserte, après, on regarde quel est le programme d'investissement qui peut permettre de la mettre en œuvre et après on passe les conventions d'exploitation avec la SNCF ou avec un autre transporteur, puisqu'on sera peut-être obligé de mettre en concurrence à cette échéance-là. Par conséquent, il est normal qu'il n'y ait pas encore de convention avec la SNCF pour 2020.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je voulais juste préciser ce que l'on dit dans d'autres réunions. Nous prenons la question suivante : Bruno MALVEZIN, les Verts PACA.

Bruno MALVEZIN, les Verts PACA

La LGV ne peut que fonctionner en cohérence avec le TER. Le TER a besoin de proximité urbaine. Les difficultés à aménager la ligne en urbain ne risquent-elles pas d'affecter le TER et les pôles comme la Blancarde ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Les travaux de construction de nouvelles voies le long de voies en exploitation sont des travaux difficiles. Ces travaux auront certainement un impact sur la circulation de tous les trains qui circuleront sur ces voies. Ceci étant, si l'on veut développer le ferroviaire, il faut faire des travaux le long des voies ferrées existantes. Dans les projets de CPER, il y a des projets de 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne et entre Antibes et Nice. Ce sont des travaux qui vont gêner la circulation des trains. Il faudra faire coexister les chantiers et la circulation. Pour les parties de ligne qui ne seront pas construites le long des infrastructures existantes, il y aura d'autres difficultés qu'il ne faut pas sous-estimer non plus. Dans tous les cas, le projet sera difficile.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La prochaine question est posée par Victor Hugo Espinosa, Ecoforum à Marseille.

Victor Hugo ESPINOSA, Ecoforum

Bonjour à tous. Le réseau Ecoforum regroupe 142 associations.

Je suis très inquiet aujourd'hui du développement de l'avion, quand on sait que, chaque fois qu'un avion décolle, c'est l'équivalent de 1000 voitures qui polluent. Je suis inquiet, étant donné que l'on est dans l'une des régions les plus polluées de France.

De plus, je suis très inquiet de voir que 80 % de nos touristes viennent en voiture.

En tant qu'écologistes responsables, nous sommes pour la LGV et le train en général. Il faut résoudre une équation épineuse. Tout le monde veut la gare, mais personne ne veut les rails. Pour le TER, on a une vision très égoïste. Je le vois pour le tramway et pour beaucoup de choses. Chaque maire veut qu'il passe chez lui. Moi, je préfère avoir une vision plus globale. Il faut trouver un tracé qui respecte 3 conditions :

- que le maximum de gens soient desservis ;
- qu'il n'y ait pas de nuisances pour les citoyens qui vivent à côté et qu'il n'y ait pas de discrimination entre les pauvres et les riches ;
- qu'il soit le plus respectueux des sites naturels et de l'écosystème.

Le tracé est un problème de moyens et de prix juste. Par exemple, la L2 de Marseille a été faite pour passer en périphérie, mais quand elle a été construite, on s'est aperçu que l'on avait oublié les protections pour les riverains et le coût est passé de 1 milliard selon les estimations initiales à plus

de 3 milliards aujourd'hui. Deuxième chose, on a vu une discrimination dans la L2, avec des tunnels dans les quartiers riches et des passages en aérien dans les quartiers pauvres. Je ne voudrais pas qu'il en soit de même avec la LGV PACA. Je voudrais que l'on réfléchisse aussi à l'impact du TGV. Depuis l'arrivée du TGV à Marseille, les prix de l'immobilier ont tellement monté que les Marseillais n'ont plus les moyens d'acheter un logement. La ligne va répartir la pression foncière, ce qui est positif.

Pour finir, je voulais vous poser quelques questions.

Quand un TGV met 3 h pour faire Paris-Marseille mais qu'ensuite on met 2 h pour traverser la ville, il faut se poser des questions. Ce n'est pas cohérent.

Je vous remercie pour le débat public, car c'est la vraie démocratie. J'aimerais que Monsieur Gaudin s'en inspire pour l'incinérateur. Je suis triste de savoir que je dois partir parce que je suis venu en métro et que le métro ferme à 21 h.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La CNDP a été saisie pour ce projet d'incinérateur, mais les textes sont tels que la CNDP a décidé malheureusement que la saisine n'était pas recevable. L'incinérateur n'est pas prévu dans les projets qui sont soumis au débat public. Pour le débat public, on ne prend en compte que les bâtiments et les infrastructures. Il y a un recours en Conseil d'Etat, cela avance. Nous, nous aurions bien aimé organisé un débat public sur le sujet, mais nous n'avons pas pu le faire.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

La protection de l'environnement est prise en compte par RFF. RFF mène une concertation sur l'insertion paysagère et va traiter toutes les zones avec le même soin. L'insertion paysagère est une pièce maîtresse des études menées par RFF.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous avons rajouté une réunion de proximité à Digne le 9 juin, pour écouter les besoins des Alpes-de-Haute-Provence.

Pierre ROLBERT (Marseille)

Je ne suis pas d'accord avec le projet de passage par Blancarde, parce que des investissements considérables viennent d'être réalisés sur St Charles pour en faire une véritable gare multimodale.

Le projet souterrain consisterait-il en une traversée des voies nord-sud de St Charles par voie souterraine est-ouest qui permettrait dans le sein de la gare St Charles de passer des voies actuelles à la ligne LGV ? Y aura-t-il une courbe possible pour que ce tracé se fasse et soit relié par des trottoirs roulants, par des escalators (s'ils marchent) ? Est-ce cela votre projet de gare souterraine à St Charles ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Je vous invite à consulter l'étude Scétec de janvier 2005 pour avoir plus de détails. Le projet de gare souterraine à St Charles est le projet d'une ligne nouvelle qui passerait sous la gare actuelle, sans connexion avec le réseau ferré de surface, mais qui permettrait l'échange voyageurs avec le TGV, le métro et le TER. Le projet chiffré par RFF à 5,55 milliards d'euros ne prévoit pas cette gare à St Charles mais une gare à la Blancarde. St Charles a des qualités que la Blancarde n'a pas, mais le passage par St Charles coûterait 400 millions d'euros de plus que le passage par Blancarde.

Claude VALLETTE

St Charles, où beaucoup de travaux ont été faits, doit rester le pivot des TER pour tout le système. Par contre, passer par St Charles coûte beaucoup plus cher. Idéalement, St Charles est la meilleure solution, mais elle coûte très cher. Aujourd'hui, dans la mesure où la Blancarde sera reliée par le tramway et le métro, la Blancarde est fonctionnelle. Cela permet de rentabiliser les travaux qui sont faits aujourd'hui, qui sont prévus sur la Blancarde et qui vont démarrer.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Un représentant de la Région veut réagir.

Un technicien de la Région

Je ne remplace pas Mme Andrieux, qui est une élue. Moi, je suis un technicien de la Région. Simplement, je fais remarquer que, dans l'hypothèse d'une deuxième gare à la Blancarde, ce sont les TER qui sont sur la ligne Marseille-Vintimille qui circulent. Par contre, ceux qui viennent de l'Est et d'Aix-en-Provence arrivent tous à St Charles et non à la Blancarde.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous écoutons maintenant René Chaix, de l'association Vivre à Gémenos.

René CHAIX, Association Vivre à Gémenos

L'association Vivre à Gémenos, créée en 1993, est une association qui bénéficie du statut d'association agréée de protection de l'environnement. Dès le début 2004, nous nous sommes préoccupés de ce projet de LGV PACA, notamment du risque de passage par nos territoires.

Je ferai d'abord une déclaration de principe. Le projet de tracé sud par La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges comporte des risques graves et inacceptables de nuisances sonores pour nos communes jusqu'alors réputées pour leur qualité de vie. Par conséquent, notre association n'est pas favorable à ce tracé. Néanmoins, chaque scénario comportant plus ou moins sa potentialité de nuisances et d'atteintes à l'environnement, nous souhaitons que le débat puisse faire ressortir le meilleur projet du point de vue de l'intérêt général en tenant compte de tous les paramètres à prendre en considération au sein desquels la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains doit être la première des préoccupations. Les décisions finales de tracé devront

impérativement intégrer cette donnée fondamentale. Si la protection de nos sites et de nos paysages et la protection phonique n'étaient pas garantis, notre association s'élèverait avec force contre ce projet de tracé et appellerait la population à se mobiliser.

Concernant la pertinence du projet de LGV PACA, notre association considère que le projet de LGV PACA est une nécessité pour la région, la France et l'Europe du Sud et qu'il constitue un maillon essentiel de la réalisation de l'arc méditerranéen qui devrait un jour, relier entre elles les principales métropoles du pourtour méditerranéen. Ce projet est porteur d'avenir pour notre région par ailleurs, Il est conforme aux engagements de la France résultant de l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto de privilégier les investissements améliorant les moyens de transport collectif les moins polluants et les plus économes en consommation d'énergie et accessibles au plus grand nombre. Pour autant, cette réalisation ne doit pas détruire nos sites, les paysages et la qualité de vie des riverains.

Sur les conséquences environnementales et les nuisances, l'idée de développement durable doit guider les grands projets d'aménagement. Les moyens techniques de protection existent. Ils ont un coût, mais les risques et les nuisances aussi. Il vaut mieux les éviter au départ plutôt que d'essayer coûteusement et souvent inefficacement de les réduire ensuite.

Pour y parvenir, les sections des voies en surface ou les ouvrages aériens doivent faire l'objet d'une protection acoustique appropriée. La traversée des zones sensibles doit s'effectuer en tranchée couverte ou bien en souterrain. Les voies ne doivent pas séparer en deux les bassins de vie ni constituer des barrières infranchissables. Les passerelles d'échanges doivent être suffisamment nombreuses. Les gares nouvelles TGV doivent être multimodales, c'est-à-dire connectées directement aux différents systèmes de transport collectif, notamment les TER, afin de ne pas accroître le trafic automobile sur des axes déjà saturés.

Le scénario sud Marseille-Aubagne-Toulon traverse un secteur très urbanisé depuis Marseille Blancarde jusqu'au massif de la Ste Baume. Compte tenu de l'étroitesse et de la configuration géographique des territoires en forme de vallée le long de l'Huveaune ou en cuvette entourée de collines et de massifs montagneux dans les plaines d'Aubagne, de Gémenos ou de Cuges, toute nuisance phonique serait insupportable et inacceptable pour l'ensemble de la population du secteur. La nécessité d'éviter les nuisances sonores est donc un impératif absolu sur ce tronçon et pour Vivre à Gémenos, un sujet essentiel de mobilisation pour la protection du site et la qualité de vie des riverains. Il faut savoir que ce scénario sud a déjà été approfondi en 1992 par un collège d'experts mandatée par les pouvoirs publics pour étudier le prolongement du TGV Méditerranée vers la Cote d'Azur. Le scénario sud soumis aujourd'hui par RFF se rapproche du tracé Ferrier, issu du rapport de ce collège d'experts, qui prévoyait à partir d'Aubagne un tunnel de 3,9 kilomètres dans le massif du Douard.

3.1. Le tracé FERRIER de 1992 (Collège d'experts)



Il est utile de citer un extrait d'une note de synthèse de 92 préconisant ce tracé : « De Marseille à Aubagne, secteur très urbanisé, les circulations utiliseraient les voies de chemin de fer actuelles au prix de la création d'une 3^{ème} voie. Au-delà, l'itinéraire se prolongerait en ligne nouvelle. Le principe d'un débranchement vers le sud évitant toute la zone d'activité a été retenu pour l'étude. Il disparaît en tunnel d'une longueur de 3,9 kilomètres à l'ouest du centre de la Bourbonne. Il débouche au sud des gorges de la petite Ste Baume ».

Aujourd'hui, le scénario sud de RFF se rapproche du projet Ferrier, il fait état :

- d'une 4^{ème} voie Marseille-Aubagne ;
- de l'évitement d'Aubagne par un tunnel ;
- de 20 kilomètres environ de tunnels et viaducs au sud de la Ste Baume.

Dans le cas où le tracé sud serait retenu, nous demandons qu'un passage en souterrain depuis La Penne / Aubagne se poursuive en tunnel jusque sur les hauteurs du massif du Douard en direction du plateau du Castellet évitant ainsi les nuisances sonores pour La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges. Il serait inacceptable que, dans un secteur aussi sensible, toutes les précautions ne soient pas prises pour éviter tout risque de nuisance.

En conclusion, sur la réalisation d'un tracé sud passant par Aubagne et Gémenos, la position de l'association Vivre à Gémenos est bien définie. Elle s'inscrit dans une logique de développement durable où l'évolution des techniques doit s'accompagner du respect de l'individu et de son cadre de vie. Si l'absence de nuisances n'était pas garantie, Vivre à Gémenos s'opposerait résolument à ce projet de tracé et appellerait les gémenosiens et les populations des communes voisines à se mobiliser pour défendre leur qualité de vie. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Monsieur Gyssels, est-ce que RFF peut s'engager ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Malheureusement Monsieur Chaix, je pense que RFF ne peut pas s'engager ce soir sur vos propositions. Simplement, je peux préciser que, si ce tracé était retenu, dans le cadre de l'insertion paysagère, tous ces éléments seraient regardés mètre par mètre. Je rappelle qu'à ce stade du projet, il n'y a pas de tracé : par conséquent, il est impossible de préciser la localisation des tunnels. Sachez que, si des simulations phoniques nous conduisaient à aller au-delà des protections classiques (murs antibruit ou merlons), tout ceci serait pris en compte dans le cadre du projet.

René CHAIX

A Aubagne, vous avez confirmé que l'un de vos scénarios se rapprocherait du tracé Ferrier. Or nous avons un collège d'experts qui, en 92, précisait que, d'Aubagne, le tracé devait passer en tunnel au sein du massif du Douard. Pour quelles raisons aujourd'hui RFF pourrait ne pas tenir compte de ce que préconisaient à l'époque les experts mandatés par le ministre de l'équipement ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Au niveau des études de faisabilité de 92 que vous évoquez, les préconisations du tracé Ferrier n'en étaient qu'au stade des études de faisabilité. Il n'y avait pas un tracé précis. De la même façon aujourd'hui, RFF ne peut pas prendre un engagement précis puisque le tracé n'est pas connu.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Malheureusement, Monsieur Chaix, les contre-expertises donnent souvent des résultats différents.

Il nous reste deux questions. Monsieur Bonneric, pouvez-vous dire ce qu'est le Club Marseille La Découverte ?

Monsieur BONNERIC, Club Marseille La Découverte

Ce club réunit 150 entreprises qui se sont mobilisées pour le tracé par Marseille. Je voudrais dire, sans agressivité, aux communes de l'aire marseillaise que leur cadre de vie dépend en partie de la centralité de Marseille (centralité économique et centralité administrative). Autre point, nous avons une grande responsabilité. Si cette LGV ne passe pas dans la dynamique de Marseille, elle s'écartera de l'arc méditerranéen qui va de Barcelone à Gênes. On écartera Marseille et Aix de cette dynamique économique et on écartera aussi les communes de l'aire métropolitaine. Je souhaite que l'on prenne tous conscience de cette réalité et de cette dynamique économique.

Claude VALLETTE

Je voudrais poser une question et en même réagir à une carte que vous avez présentée, celle du corridor européen n°5. Aujourd'hui, il passe plus de poids de marchandises par camion à Vintimille que par le tunnel du Mont-Blanc. Aujourd'hui, on nous propose l'axe Lisbonne-Kiev qui passe par Lyon, mais qui ne passe pas par Marseille. Aujourd'hui, 200 conteneurs représentent un emploi. Aujourd'hui, vous avez 800 000 conteneurs à Marseille ; contre 3 millions à Barcelone et à peu près autant à Gênes. Aujourd'hui, le projet Fos XXL vise à envoyer vers l'Italie un fret beaucoup plus important. Je voudrais faire remarquer que, si on n'a pas une LGV et si on veut se développer comme c'est normal, il y aura encore plus d'autoroutes, encore plus de nuisances, etc. Que l'on réfléchisse tous à cela. Marseille est une zone de commerce : je n'accepte pas qu'elle soit écartée de votre système. Cette carte me fait bondir et je pense qu'elle fait bondir un certain nombre de gens.

Lise MERMILLOD (RFF)

Les circulations de camions à Vintimille sont beaucoup plus importantes qu'à d'autres passages au nord des Alpes, tout simplement parce que les camions ne payent pas de péage à Vintimille alors qu'ils en payent un en passant par le nord de l'Italie. En terme de distance parcourue, le corridor naturel, c'est le nord de l'Italie et c'est donc un axe qui passerait par Turin.

Maintenant, concernant votre souci pour Marseille, je vais vous montrer ce que nous appelons la magistrale éco-fret. Cette magistrale éco-fret a un axe vers l'ouest vers Nîmes et vers l'est vers Marseille pour se brancher au niveau de Fos XXL, pour que les trains de marchandises puissent être chargés à ce niveau-là et remonter vers Lyon pour aller ensuite vers l'Italie par le Lyon-Turin ou vers le nord de l'Europe. Marseille n'est donc pas laissée à l'écart d'une solution ferroviaire pour le fret.

Bernard DESTROST

Je pose la question sur la volonté de créer l'arc méditerranéen. Pourquoi l'arc méditerranéen doit-il passer absolument par Marseille : est-ce que passer 10 ou 15 kilomètres au nord changera quelque chose, sachant que les gens qui habitent dans l'ouest de la ville de Marseille, par exemple à L'Estaque, auront beaucoup de difficultés à prendre un TGV à la gare de la Blancarde plutôt qu'à l'Arbois ?

Claude VALLETTE

Marseille est dans une aire métropolitaine desservie par deux gares. Une gare à l'ouest, c'est l'Arbois. L'Arbois a vocation à se développer. Personne ne dit le contraire. De l'autre côté, la gare vers l'Est, vers Aubagne, va peut-être être à la Blancarde. Il y a dix ans, tout a capoté parce qu'on n'a jamais voulu faire passer un tracé et le tracé est quand même arrivé à Marseille. Moi, je dis simplement, un peu naïvement peut-être : on est à Marseille, continuons la LGV. Pourquoi débrancher ailleurs et organiser des systèmes, alors qu'on a déjà dépensé beaucoup d'argent pour arriver jusqu'à Marseille ? Pierre Mauroy a exigé que le TGV passe par Lille, point final, et a fait Euralille, une locomotive économique. C'est une époque révolue, mais quand on fait un débat public, pesons bien tout cela.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Pour finir, je vous propose de prendre les deux dernières questions. Monsieur Jean-Paul Juston.

Jean-Paul JUSTON, CIQ Canet Gare-Arnavaux

Ma question s'adresse à Monsieur Vallette et aux responsables de RFF. Est-il raisonnable de rajouter dans le secteur du Canet 2 voies supplémentaires, alors que nous avons déjà la voie principale de Paris, l'A7, et que nous allons avoir la L2 en surface ? Là, vous voulez rajouter deux voies avec des TGV qui passeront à 200 kilomètres/h. Il faut quand même penser qu'il y a sur le secteur du 14^{ème} et du 15^{ème} arrondissement 140 000 habitants. Je tiens à préciser que nous ne sommes ni contre la L2 ni contre la LGV, mais nous les voulons en site propre.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est-à-dire ?

Jean-Paul JUSTON, CIQ Canet Gare-Arnavaux

En tunnel.

Claude VALLETTE

Aujourd'hui, l'entrée dans Marseille fonctionne. Au POS de Marseille, des voies sont déjà prévues. L'espace est suffisant pour arriver jusqu'au tunnel de shunt de St Charles. Doubler les voies, c'est toute l'astuce de ce système. Je ne vais pas rentrer dans les explications maintenant. Bien entendu, s'il y a quelques nuisances à un endroit, il faudra les arranger, mais vous savez, de toute façon, il y en a déjà un certain nombre. Tout le monde depuis tout à l'heure parle de la saturation automobile et de l'impossibilité de circuler. Si on ne fait rien, les problèmes de circulation vont encore s'aggraver.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

A la sortie du tunnel du TGV Méditerranée, il faut passer à 4 voies en surface sur 4-5 kilomètres, puis, à St Barthélemy, on disparaît...

Philippe MARZOLF (CPDP)

Pourquoi en surface ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Parce qu'il n'y a pas d'autre solution par rapport à la sortie du tunnel de Marseille. C'est à cet endroit qu'aujourd'hui la LGV rejoint la ligne classique. C'est donc un point de passage obligé. A St Barthélemy, on disparaît de nouveau en tunnel avec une gare à la Blancarde et ensuite, dans la vallée de l'Huveaune, de nouveau passage à 4 voies avant de disparaître sous Aubagne. Voilà le scénario approfondi par Marseille.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Monsieur Sappe.

Monsieur SAPPE

Effectivement, le maire de Lille a demandé à un moment donné à ce que la voie LGV passe à l'intérieur de la cité. Il faut noter que l'accès à la gare de Lille Europe est un accès souterrain et que, lorsqu'on sort du souterrain, il n'y a plus aucune urbanisation. Deuxièmement, j'explique difficilement qu'Avignon, Valence, Paris, Lyon, ont demandé que les voies évitent les centres urbains sans qu'il y ait pour autant un déficit économique. L'attractivité de la ville se satisfait des besoins de ce développement. Là, on nous propose une particularité pour augmenter l'attractivité de la ville. Il y a un vrai problème d'intégration de la LGV dans le site urbain. Pourquoi passer en surface entre St Henri et St Barthélemy ? Que faites-vous des 140 000 habitants du 14^{ème} et du 15^{ème} arrondissements.

Claude VALLETTE

Ce sont des contradictions permanentes. Vous ne pouvez pas implanter des gares n'importe où, en rase campagne, contrairement à tous les principes écologiques : c'est complètement absurde.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de prendre la dernière question : Olivier Jourdan.

Olivier JOURDAN, Marseille

Quelqu'un a proposé une gare à l'Arbois voire au nord de l'Arbois. Quand on habitera à Marseille, il faudra prendre sa voiture pour rejoindre cette gare. On a fait des travaux sur St Charles, on fait des travaux à la Blancarde, et finalement, on s'aperçoit que St Charles et La Blancarde ne sont pas bien foutues. On ne pouvait pas y penser avant ? C'est-à-dire refaire comme à Lyon une gare mieux placée dans Marseille.

Alain SEGUIN (SNCF)

Le fait que la ligne passe au nord de Marseille ou dans Marseille ne change pas fondamentalement la desserte de Marseille depuis Paris en particulier. Le nombre de trains sera le même : 40 trains par

jour entre les Paris-Marseille et les jonctions. Ce qui change en revanche, c'est le temps de parcours pour les province-province puisque dans le scénario présenté par la ville de Marseille, on gagne du temps sur le rebroussement. Il ne faut pas penser que, si la ligne passe à l'extérieur de Marseille, on mettra une gare à l'extérieur de Marseille et que St Charles ne sera plus desservie par le TGV, pas du tout.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Dans les scénarios qui ne passent pas par Marseille, les Marseillais pour aller en province et pour aller à Paris continueront à aller à St Charles et les Aixois à l'Arbois.

Philippe MARZOLF (CPDP)

J'ai entendu dire que des Marseillais allaient prendre le TGV à l'Arbois.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

C'est vrai, ceux qui habitent dans les quartiers nord préfèrent aller à l'Arbois qu'à St Charles.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Ceux qui habitent Brignoles et La Roquebrussanne vont aussi à l'Arbois. Je vous propose de clôturer cette soirée. Merci de votre participation.