

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Aix-en-Provence le 24 mai 2005</p>
--

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes **2**

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Présentation du projet par RFF **5**

Prise en compte du contexte environnemental dans votre région **10**

Isabelle RAULT
Cabinet HANROT & RAULT

Questions du public et interpellateurs **12**

Interpellateurs :

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix, maire adjoint d'Aix

Jean-Paul DEO, Président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence

André GUINDE, Président du Syndicat Mixte Concors Sainte-Victoire

Jean-Claude PERNOUD, Président de l'Association Le Train Avenir du Centre Var

Louis GERMAIN, Président de l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Roussetain

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 Ohrel et de Didier Corot, membres de la Commission. Aujourd'hui, nous avons une réunion de proximité à Aix. 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 qui est soumis au débat. Puis, nous avons commandé une étude indépendante sur les différents territoires qui risqueraient d'être touchés par cette LGV. Vous aurez une présentation par le cabinet Hanrot & Rault du contexte environnemental autour d'Aix-en-Provence. Ensuite, 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, même si avant il y a eu quelques débats publics un peu différents. 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, réacteurs nucléaires, projets industriels, projets touristiques, etc.

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 donner 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 Aix-en-Provence, vous êtes environ 200 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), l'équivalence (Madame la maire et son représentant ont autant la possibilité de parler que Monsieur ou Madame Michu, citoyen d'Aix-en-Provence) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée). Nous ne sommes pas là pour faire un sondage et encore moins un référendum.

Les suites du débat. Le débat sera clôturé le 8 juillet. Fin août début septembre, nous allons publier 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. Ensuite, trois mois après, fin octobre, le maître d'ouvrage 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. Les cahiers d'acteurs sont une particularité du débat public. Toute personne peut s'exprimer dans le débat, soit à travers une contribution écrite soit à travers une question. La commission choisit certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentaire, de leur pertinence, pour en faire un cahier d'acteurs, qui est diffusé au même niveau que les documents du maître d'ouvrage. 23 cahiers sont sur les tables à l'entrée et nous avons reçu en tout 45 projets. 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. 770 questions ont été posées par écrit. Pour l'instant, RFF a répondu à 150 d'entre elles. La commission vérifie que la réponse est complète par rapport à la question qui a été posée.

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.

Les moyens de participation. 5 000 personnes ont déjà participé aux réunions publiques : trois réunions générales de lancement pour présenter le projet, les auditions publiques, des réunions

thématiques sur les principaux thèmes que nous avons identifiés 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 le 16 juin. 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.

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 vers la Paulien), demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER.

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 (l'anglais n'a pas répondu), pour vérifier les études de RFF sur les possibilités d'amélioration de la

ligne existante entre Marseille et Vintimille. Nous allons leur demander également de nous faire des propositions sur les études complémentaires qu'il faudrait faire après le débat public. 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 ?

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var)

Pouvez-vous répondre à ma question concernant la non-participation de la télévision régionale France 3 aux réunions de proximité ? Dans le Var, il me semble que beaucoup attendaient chez eux des informations sur le résultat de ces réunions.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La presse est informée par un communiqué avant chaque réunion publique, mais nous ne pouvons pas obliger les journalistes à venir. Ils sont venus à plusieurs reprises. Le 15 juin, France 3 proposera une émission spéciale sur le débat public. Je vais être interviewé demain. Parallèlement, la CPDP a demandé qu'un documentaire soit réalisé sur le débat public pour France 3 : il sera diffusé à la rentrée. Comme je le dis souvent, parce que je suis également vice-président de la CNDP, la presse est ce qu'elle est, tant qu'il n'y a pas du sang sur les murs, les journalistes ont du mal à venir. Une réunion tumultueuse a eu lieu à Toulon : ils étaient là. Je donne maintenant la parole à la SNCF et à RFF qui vont vous présenter pendant 20 minutes le projet. Nous sommes toujours assez stricts sur les temps de parole pour que le maximum de personnes puissent 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 entretien, 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. Nous estimons que ce projet est opportun. Votre avis nous intéresse. L'origine de ce projet vient de ce que notre région souffre de deux handicaps :

- la grande vitesse ne va pas au-delà d'Aix et de Marseille. L'est de la région, Toulon, Nice, n'est pas desservi ;
- la faible capacité du réseau ferroviaire et du réseau routier qui sont de plus en plus congestionnés tous les deux.

Voilà pourquoi nous mettons le projet au débat. Vous allez voir qu'une vingtaine de solutions ont été étudiées et que trois ont été approfondies, mais le débat est tout à fait ouvert. D'ailleurs, vous avez vu que Marzolf a déjà relevé un très grand nombre de questions et de suggestions. Nous en tiendrons compte, ainsi que de celles que vous nous ferez ce soir. Merci.

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 ont demandé à RFF d'approfondir et que nous allons examiner maintenant.

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 tronç 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 TER entre Marseille et Aix est peu attractive. L'offre est faible, limitée aux heures de pointe et surtout sans continuité de service. Le train est peu attractif, sa part de marché est très faible (3 %) comparé à la voiture. Avec les aménagements prévus au contrat de plan, on pourra faire circuler 2 fois plus

de trains, on pourra offrir des gares nouvelles pour avoir plus de points d'entrée sur le réseau et mettre en service une desserte fine et rythmée à 20 minutes. D'ici 2020, on pourrait mettre en place une deuxième phase d'aménagements et mettre en service une desserte fine cadencée à 10 minutes comme le proposerait le CR et avoir un vrai service de 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, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. 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)

Vous avez présenté une nouvelle diapositive sur le service entre Marseille et Aix. Le service sera-t-il le même avec ou sans LGV PACA ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Cela dépend des scénarios. Dans le scénario Nord Arbois par exemple, on pourrait créer une nouvelle gare au sud d'Aix à vocation régionale. On pourrait envisager ensuite de mettre des navettes inter-cités entre Marseille et Aix toutes les 20 minutes. Le temps de parcours serait très performant (20 minutes) et le potentiel de voyageur élevé (6 000 voyageurs par jour).

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je pense que l'on reviendra sur le sujet. Je vous propose maintenant d'écouter Isabelle Rault, qui va présenter en 15 minutes le contexte environnemental du territoire attaché à votre agglomération.

Prise en compte du contexte environnemental **dans votre région**

Isabelle RAULT
Cabinet HANROT & RAULT

Nous allons vous présenter un extrait de l'étude que nous avons réalisée sur la synthèse des enjeux en termes de territoires, de paysages et d'environnement de la LGV PACA. Cette étude a été réalisée à partir des documents fournis par RFF, de rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération et de visites de terrain. Elle porte sur les 3 scénarios approfondis.

Parler de la traversée de la LGV PACA dans la région, c'est parler de l'arc méditerranéen et de la qualité de ce territoire : qualité du cadre de vie, qualité des unités urbaines, agricoles, paysagères, une quantité de sites emblématiques importants comme la Ste Victoire et les Calanques. Ces unités construisent l'identité territoriale de la région. Nous en avons déterminé trois : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles.

Les unités urbaines (Marseille, Toulon, Nice) se caractérisent par leur densité urbaine autour d'équipements et d'espaces publics.

Les unités agricoles ont une valeur économique, patrimoniale et paysagère. Sur le territoire qui vous concerne, elles sont très présentes dans la vallée de l'Arc.

Les unités naturelles constituent de grandes réserves qui sont intègres en termes d'usage (elles ne sont pas coupées par des infrastructures), qui ont une intégrité acoustique et une intégrité visuelle. La Ste Victoire est un exemple d'unité naturelle.

L'équilibre entre ces unités fonde l'identité de la région. Cet équilibre est menacé à l'heure actuelle par l'expansion de l'entre-deux périurbain. Le territoire est fragmenté par l'étalement urbain qui est constitué d'habitat diffus, qui fragmente et qui désagrège l'unité première, qui colonise les unités agricoles et les unités naturelles. Ici, on est à Rousset, avec le village au fond qui s'étend et sa zone d'activité devant qui laisse un goulet très étroit à l'agriculture qui perd sa caractéristique propre.

Le développement urbain est proliférant et gagne sur les unités agricoles et sur les unités naturelles. On le voit à Toulon entre 1947 et 1999. Cette pression urbaine se retrouve dans l'ensemble de la région. Aix n'est pas épargné par ce phénomène.

Ces territoires naturels sont protégés par des réglementations nationales et européennes : sites classés, PIG, zones Natura 2000. La densité de ces protections témoigne de la qualité de ces territoires.

Les unités agricoles, elles, n'ont pas de protections, bien qu'elles soient repérées comme paysages remarquables par la DIREN.

Les collectivités locales en sont conscientes et profitent de la mise en œuvre des nouveaux outils d'urbanisme pour circonscrire l'urbanisation, protéger les espaces naturels et les unités agricoles.

La traversée de la LGV dans ce territoire pose plusieurs problèmes.

La LGV est une bonne solution de transport, mais elle est sans garantie sur le maintien de la qualité territoriale et elle peut soit transformer le territoire en le déstructurant, en renforçant la pression urbaine et en fragmentant ces unités fragiles soit être un élément structurant qui s'adapte aux contingences territoriales, qui aide à pérenniser les équilibres en prenant quelques précautions que nous allons voir.

Nous avons découpé les scénarios en 14 séquences. Ce sont des découpages géographiques, qui ont une cohérence morphologique et d'usage. Nous allons voir aujourd'hui deux séquences : le bassin d'Aix et la vallée de l'Arc.

Le bassin d'Aix est encore relativement agricole. Ce territoire est soumis à la pression urbaine et se désagrège. Nous sommes dans un entre-deux assez important, dans lequel il reste des micro-paysages caractéristiques (bastides et jardins comme le jardin d'Albertas). Nous avons spatialisé ces enjeux, à l'aide de cartes que nous avons mappées sur un modèle trois D. En jaune l'agriculture, en marron l'urbanisation, en vert les unités naturelles avec le Concors, la Ste Victoire et le mont Teillet. De fortes réglementations sur la Ste Victoire et l'Arbois, des secteurs inondables autour de l'Arc. Comment le TGV va passer dans ce territoire ? On voit qu'il suit les infrastructures existantes (l'autoroute).

Une première précaution serait de jumeler les infrastructures. Le couloir de la LGV suit un couloir dédié depuis longtemps aux infrastructures : la voie Aurélienne et la RN7. On sait que le jumelage des infrastructures permet de limiter les nuisances et de concentrer les investissements pour protéger l'environnement des nuisances des infrastructures. Par contre, si les infrastructures sont dissociées, on multiplie les impacts et les surfaces.

Pour le franchissement des reliefs, le principe mis en œuvre souvent par souci d'économie est celui du remblai/déblai, ce qui fracture le territoire sur les crêtes et dans les vallées. On le voit bien sur le TGV qui est passé sur le plateau de l'Arbois. Par contre, si on passe en ouvrage, on assure une transparence visuelle et d'usage.

Deuxième recommandation, la protection des habitations, qui sont en général implantées sur l'adret. Une 1^{ère} préconisation est de passer sur l'ubac pour protéger ces habitations. Lorsque c'est impossible, on passe en déblai, ce qui permet de dégager le champ visuel. Dans les séquences urbanisées, les dispositifs de tranchées couvertes et semi-couvertes adaptés à la topographie permettront de contenir les impacts visuels et sonores.

En synthèse, on a des contraintes fortes par rapport aux unités naturelles, aux unités agricoles, aux infrastructures et aux habitations. Différents projets sont en jeu sur ce territoire. La communauté d'agglomération prévoit un recentrage des urbanités diffuses, une extension autour de la RD 9, de la gare de l'Arbois, des protections phoniques vis-à-vis des infrastructures existantes.

Le scénario Nord Arbois emprunte la vallée de Gardanne. Les précautions à prendre sont le jumelage d'infrastructures, la protection des habitations, la protection des infrastructures, le recentrage des urbanisations diffuses.

La deuxième séquence est la vallée de l'Arc. On y trouve les plus grandes coopératives des Bouches-du-Rhône et du Var. C'est aussi une vallée urbanisée. On a vu Rousset tout à l'heure.

On retrouve notre topographie avec la Ste Victoire au nord et les sites de protection naturelle. Là encore, on a une infrastructure importante qui traverse le territoire : on est sur une problématique de jumelage des infrastructures et de protection des habitations.

En synthèse, un projet de TGV qui a un impact fort sur le territoire, on a des enjeux d'urbanisation et d'étalement urbain importants. La problématique de l'implantation des gares est un enjeu fort. Quand la gare est implantée hors des villes, elle est fédératrice d'expansion urbaine. A Aix, il n'y a pas de projet de nouvelle gare TGV. En revanche, la gare d'Aix TGV nous intéresse comme retour d'expérience. Une gare prend de la place. Elle fragmente l'unité naturelle du plateau de l'Arbois, pose des problèmes d'aménagement du territoire. Des espaces ont été réhabilités, mais des extensions de parking posent problème. On a de nombreuses friches autour de cette gare, par défaut de projet d'aménagement du territoire.

Jumelage d'infrastructure, contournement pour préserver l'intégrité, ouvrage pour le franchissement des reliefs, protection des habitations, protection pour éviter de fragmenter les unités et limiter la pression urbaine.

Ces protections, on les trouve sur l'ensemble des séquences. Elles sont cohérentes avec les orientations d'aménagement des collectivités territoriales : développement durable et équilibré. Elles pénalisent, pour certaines, les performances de temps de parcours et de coût, mais elles évitent de détruire la qualité du cadre de vie de manière irréversible.

Des questions pour finir. Retour d'expérience : quel impact le TGV Méditerranée produit sur les projets d'aménagement du territoire ? Quelle pérennité de l'unité naturelle du plateau de l'Arbois ? Quel est le poids des contingences territoriales dans le projet LGV ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Nous passons la parole à notre premier interpellateur, Monsieur Chorro, qui représente Madame Joissains.

Questions du public et interpellateurs

Monsieur Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix, maire adjoint d'Aix

En premier lieu, permettez-moi de me féliciter de l'existence de cette démarche de concertation, placée sous l'égide de la Commission Nationale de Débat Public et qui permet de débattre librement, en amont et en toute transparence, de ce projet de première importance.

Ce débat a lieu avant que les études de projet, longues et coûteuses, soient engagées, évitant ainsi des bras de fers comme celui qui avait été nécessaire pour obtenir l'abandon de la branche « Côte d'Azur » du projet de TGV méditerranée, qui menaçait les espaces les plus sensibles du Pays d'Aix-en-Provence.

La Communauté du Pays d'Aix n'a pas été associée aux discussions préalables tenues dans le cadre du comité d'orientation créé par Monsieur le Préfet de Région, pour préparer ce débat public. Je le regrette, le territoire du Pays d'Aix étant le plus concerné par les différentes hypothèses de projet, à tel point que si l'on superpose tous les couloirs étudiés, seul le cœur historique d'Aix émerge.

Je tiens donc à marquer ma détermination à placer la Communauté du Pays d'Aix comme acteur incontournable de ce débat et, au-delà, de participer étroitement à la poursuite de ce projet, au même titre que les communautés d'agglomération de Toulon, Nice ou la communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole.

Sur le projet lui-même, il doit être souligné l'intérêt majeur de la perspective de liaison à grande vitesse Espagne-Italie pour la région urbaine Marseille Aix-en-Provence. Hier, grâce au TGV Méditerranée et la gare de l'Arbois, la CPA s'est raccordée au réseau nord européen, demain, avec la LGV Paca elle sera raccordée sur l'arc Méditerranéen.

J'ai également parfaitement compris l'intérêt d'une nouvelle infrastructure pour libérer les voies existantes d'un trafic très dense et permettre le développement du fret et des dessertes régionales et locales.

Ce point me paraît extrêmement important et j'y reviendrai ultérieurement.

Pour l'immédiat, c'est la question des couloirs et donc du futur tracé qui me préoccupe. Je demande clairement l'abandon de toute hypothèse de création d'une infrastructure nouvelle traversant des espaces naturels ou urbanisés sensibles. Ainsi, je m'opposerai à tout passage de voie nouvelle sur le territoire de la Communauté.

Je demande que la Gare de l'Arbois soit en ligne sur le réseau à créer en direction de l'Italie et qu'un maximum de TGV s'y arrêtent. La gare d'Aix-en-Provence TGV doit être confortée dans son positionnement en tant que pôle intermodal connecté à l'aéroport de Marignane et en ligne vers Toulon et Nice.

Au sud de la gare de l'Arbois, une seule hypothèse convient. C'est celle développée par nos voisins et amis de Marseille Provence Métropole et reprise dans le dossier de débat public sous l'intitulé « scénario à 2 axes de desserte – Nord Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice ».

Jean-Claude Gaudin vous a exposé les avantages de cette variante pour la communauté urbaine de Marseille. Je confirme que c'est la seule hypothèse qui tire parti du réseau ferroviaire existant et permette l'exploitation en synergie des gares d'Aix et de Marseille, dans un objectif de formation d'un vrai réseau métropolitain ferroviaire.

Pour revenir à la question motivant mon intervention, je tiens à marquer mon attachement à ce que le projet de LGV Paca soit lié au développement des transports régionaux.

Il nous faut créer un réseau ferroviaire communautaire maillé et le relier au réseau régional, national et international à partir de l'Arbois. Demain, nous devons pouvoir aller, à partir de la gare

de l'Arbois, à l'aéroport de Marignane, vers ITER avec un raccordement à la ligne des Alpes, vers le pôle d'emploi de Rousset avec un raccordement à la ligne de Gardanne-Carnoules et, plus généralement, vers l'ensemble des bassins de vie du Pays d'Aix.

Aussi, nous interpellons les autorités nationales, régionales et départementales, pour définir en commun les conditions de la mise en place de ce réseau ferroviaire local et maillé, parallèlement au développement de la grande vitesse.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est ce qu'on dit à Aix-en-Provence, mais à Toulon et à Cuers, ils disent autre chose. Pour l'instant, chacun exprime ses besoins et nous, nous devons faire un compte-rendu de tout cela, mais nous y arriverons quand même !

Je vous propose de prendre les questions. Pour l'instant, nous avons reçu six questions : nous n'allons pas les tirer au sort, nous allons les prendre par ordre d'arrivée. Nous commençons par Monsieur Pagani, de Venelles Environnement.

Luc PAGANI (Venelles Environnement)

J'aimerais savoir si RFF envisage toujours de traverser les sites remarquables et protégés. Quelle est leur évolution de pensée par rapport à la création de nouveaux couloirs de nuisances dans les zones protégées ? Ont-ils toujours en tête le tracé Querrien de 1990 qui devait rejoindre le Var à partir du TGV Méditerranée ? Qu'est-ce qu'un site protégé pour eux ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Je voudrais rappeler que, pour RFF, l'insertion paysagère et humaine d'un projet de LGV est fondamentale. Aujourd'hui, nous sommes au tout début du processus de concertation puisque nous sommes au débat public et que le processus d'étude est très long. Ensuite, il y a les études particulières, les études d'avant-projet qui conduisent à l'enquête publique puis à la réalisation. Vous avez évoqué un certain nombre de couloirs. Dans les trois scénarios approfondis, RFF a cherché notamment à passer dans les couloirs de nuisances existants et à se rapprocher dès que possible des couloirs de l'autoroute. Dans la famille des scénarios à 2 axes, il y a d'autres solutions, notamment un scénario très voisin du scénario que vous appelez le scénario Querrien.

Sur l'ensemble de ces scénarios, RFF a recensé l'ensemble des enjeux environnementaux sur l'aire d'étude (10 000 km²). Les études d'impact se feront au moment de l'enquête publique, une fois que le tracé sera retenu. A ce stade, le maître d'ouvrage doit expliquer pourquoi il passe dans certaines zones. Vous évoquiez des zones à enjeu environnemental très fort et notamment des sites classés. Il y a toute une législation qui s'applique. Seulement au stade de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage doit expliquer pourquoi il n'y a pas d'alternative à sa proposition, comment il va réduire les impacts ou quelles seraient les compensations qu'il pourrait apporter dans le cadre de ce projet.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La réponse vous satisfait ?

Luc PAGANI

Si je vous comprends bien, s'il n'y a pas d'alternative, la LGV passera quand même dans un site protégé.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Il y a toute une réglementation qui s'applique. A chaque enjeu qui devient un impact, le maître d'ouvrage doit présenter des solutions.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Mme Chevret, vous avez vu : la télévision est venue.

Nadyne CHEVRET

Elle n'est pas venue dans le Var.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Le pauvre, il n'y est pour rien.

Nous allons prendre la 2^{ème} question : Mireille d'ESPAGNET, du GFA du Château de Pourcieux.

Mireille d'ESPAGNET (GFA du Château de Pourcieux)

Quand on veut opposer les Varois aux Aixois, il faudrait quand même prendre des précautions, parce que les Aixois n'ont rien à voir avec les projets de gare à Cuers. Les Varois demandent à RFF d'étudier le passage par le sud en améliorant les voies existantes et en desservant la gare de Toulon centre-ville. C'est ce qui a été dit le 18 avril à Toulon où, d'ailleurs, RFF n'a pas répondu à trois questions fondamentales. Comment desservir le Var qui est déjà en sous-puissance électrique, compte tenu de la consommation électrique d'une LGV ? Nous demandons à RFF de trouver une solution qui protège notre paysage, notre environnement, nos habitations et nos habitants. Le problème qui se pose n'est pas de desservir Toulon, Aix et Marseille mais de desservir Nice, puisque l'aéroport de Nice ne peut pas être agrandi sur la mer pour cause de risque de tsunami. Pourquoi ne pas rechercher dans les AM un endroit où l'on puisse construire un deuxième aéroport ? Comme cela, il n'y aura pas de TGV qui traverse le pays d'Aix, les coteaux varois, les cotes de Provence. Je crois que RFF ne peut pas répondre sur l'aéroport, mais puisqu'il paraît que c'est le CR qui leur a demandé d'étudier la LGV PACA, il faudrait que des représentants du CR répondent à ce type de question qui concerne la Région. Il faut éviter la pollution et l'envahissement de la région. Nous avons trop d'habitants, nous avons trop de visiteurs. Il faut préserver la nature autour du pays d'Aix, autour de Cuers, autour du pays des Maures. Voilà le travail que doit faire RFF si on fait la LGV : ne pas abîmer les paysages qui ne sont pas encore abîmés.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

RTE nous a apporté des éléments sur la consommation électrique de la LGV. L'alimentation électrique de la LGV nécessitera la construction de 4 sous-stations réparties le long de la ligne nouvelle (une dans les Bouches-du-Rhône, deux dans le Var et une dans les AM). Le réseau THT de la région, conforté par la mise en service de la ligne 400 kV Boute-Carros, permettra d'accueillir sans aucune difficulté et sans contrainte cette nouvelle consommation. Les différents couloirs actuellement à l'étude sont très proches du réseau 225 kV actuel : les ouvrages de raccordement entre ces lignes et les sous-stations seront donc de courte longueur. En tout état de cause, la construction de ces futures liaisons respectera l'accord Etat-RTE lignes électriques. Au total, ces sous-stations consommeront environ 1 % de la consommation électrique annuelle des départements des AM et du Var : à l'horizon 2015-2020, ce ratio sera inférieur.

Pour le deuxième point que vous évoquez, je voudrais rappeler que l'insertion paysagère et urbaine est fondamentale pour RFF. Par rapport à la vingtaine de couloirs qui sont proposés, une certaine préférence va aux couloirs qui se rapprochent des couloirs de nuisance existants.

Lise MERMILLOD (RFF)

A l'horizon 2020, il y aura 720 millions de déplacements à l'intérieur de la région : quelles réponses apportera-t-on à ces déplacements ? La route sera congestionnée. Autour des agglomérations, on peut proposer une augmentation du service TER : la LGV y contribue. Entre les agglomérations de la région, entre Marseille, Toulon et Nice, le fer n'est pas attractif. Aujourd'hui, 2 h 20 entre Marseille et Nice, ce n'est pas un temps de parcours performant. Que font les gens ? Ils prennent leur voiture. Nous préférons proposer une solution qui soit écologiquement plus performante pour répondre à ces besoins de déplacement.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La réponse vous satisfait ?

Mireille d'ESPAGNET

Est-ce qu'on va faciliter la circulation des voyageurs entre les régions de France. Gagner l'est de la région PACA, c'est bien, mais pourquoi ne pas faire Marseille-Bordeaux en TGV ? Pourquoi faudrait-il toujours passer par Paris pour se rendre en TGV dans n'importe quelle ville de province ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Aujourd'hui, les trains qui font Bordeaux-Marseille ne sont pas des TGV parce que la ligne classique est limitée à 160 kms/h. En revanche, dans le projet LGV PACA, il est prévu quelques TGV par jour pour faire Bordeaux-Nice et vers l'Italie et Espagne-Nice et vers l'Italie. D'ici 2020, d'autres infrastructures devraient être réalisées. Actuellement, il y a des réflexions sur des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Narbonne. Je laisserai la parole à RFF sur ce sujet. Cela devrait permettre de mettre en place un service TGV performant, bien inférieur au temps de trajet

actuel. Aujourd'hui, pour faire Marseille-Toulouse, on met 4 heures. En 2015, on ne mettra pas plus de 2 heures. Cela deviendra pertinent et cela sera prévu.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Un débat public va démarrer sur la LGV Bordeaux-Toulouse.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Les autres projets en cours sont Bretagne-Pays de la Loire, le morceau Perpignan-Figueras dont la réalisation sera effective en 2009, les travaux de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, le TGV Est dont la mise en service est prévue en 2007. C'est tout un réseau de LGV qui est en train de se constituer dans le prolongement du TGV Méditerranée.

Philippe MARZOLF (CPDP)

C'est un réseau en forme d'étoile comme beaucoup d'infrastructures en France.

Alain SEGUIN (SNCF)

Vous avez sur cette diapositive une description des missions qui sont prévues dans la desserte que j'ai présentée tout à l'heure brièvement. J'ai parlé de 2 types de mission : des TGV Paris-Marseille-Toulon-Nice et des TGV province-province (Bordeaux-Nice, Luxembourg-Nice, Dijon-Nice, Bâle-Nice, Strasbourg-Nice). Ce serait peut-être un peu long et fastidieux de vous décrire toutes ces missions ce soir, mais sachez que toutes ces missions sont envisagées dans le cadre du projet LGV PACA.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre la 3^{ème} question : Daniel CHEREF, ADSR, Cabriès.

Daniel CHEREF (ADSR, Cabriès)

Merci. Bonsoir à tous. J'ai une question à vous poser sur l'hypothèse Nord Arbois-Nord Toulon. Où sera situé le débranchement ? Où en sont les études sur le projet de création d'une gare au nord d'Aix ? Que fera le million d'habitants sur Marseille pour se raccorder à cette gare située au nord d'Aix ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le débranchement est envisagé dans la plaine d'Eguilles, au droit du viaduc : à ce stade, il est impossible de donner plus de détails car il n'y a pas de tracé étudié.

Deuxièmement, il n'y a pas de projet de gare nouvelle à Aix-en-Provence, il y a, d'après nos études, l'opportunité, dans le cadre du scénario Nord Arbois qui rechercherait le jumelage avec l'autoroute A8, de créer une gare nouvelle au droit d'Aix-en-Provence pour assurer des missions d'intérêt régional vers Marseille St Charles et vers Nice. Dans tous les cas, tous les TGV à destination de la province continueront à desservir Marseille St Charles, puisque le projet de service avec la LGV est de continuer à desservir Aix et Marseille vers Paris comme c'est le cas aujourd'hui et d'avoir d'autres trains qui, eux, desserviraient Toulon et la Côte d'Azur et qui se rendraient sur Paris. Par contre, compte tenu de la clientèle intéressée, pour les missions région-région ou province-province, par exemple, pour un train qui ferait Bordeaux-Côte d'Azur, ce serait un train Bordeaux-Marseille, qui serait prolongé pour faire Marseille-Nice. Il n'est pas projeté de demander aux Marseillais d'aller prendre leur train à Aix-en-Provence.

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix

Je vous rassure monsieur, la deuxième gare à Aix ne se fera pas. Ils n'auront pas de terrain et pas de permis de construire. Nous sommes maîtres de notre territoire, nous défendrons notre position avec acharnement. C'est clair, net et précis.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Monsieur Chorro propose que nous nous battions. Je suis tout à fait d'accord pour que nous nous battions ensemble – et non l'un contre l'autre – pour obtenir la réalisation de la LGV PACA (vous savez qu'il y a d'autres projets de LGV en France) et développer un réseau de TER correct dans notre région.

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix

Nous sommes d'accord. Ce qui se passe ailleurs ne nous regarde pas. Nous avons assez de soucis au niveau de la CPA pour ne pas épouser les soucis des autres. Nous nous battons la main dans la main pour faire passer la LGV par Marseille. Là, nous vous aiderons.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Je vous propose de passer la parole à Monsieur Jean-Paul DEO, président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence.

Jean-Paul DEO, président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence

Merci monsieur le président de nous avoir invités. Ce soir, je suis seul à représenter les départements alpins et le Val de Durance. Je suis président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence. J'ai une entreprise qui travaille sur les Bouches-du-Rhône et qui est basée à Aix-en-Provence et sur Nice et dont le siège historique se trouve à Manosque. J'habite Aix-en-Provence.

RFF a examiné vingt scénarios, mais n'en a retenu que trois. Nous regrettons que le comité d'orientation n'ait pas accepté d'approfondir les scénarios à deux axes qui passent par la Durance et le grand nord d'Aix. Ces scénarios présentent plusieurs avantages.

C'est le meilleur temps de parcours sur les différents tracés.

Il offre comme tous les scénarios à 2 axes 3 millions de voyageurs supplémentaires. C'est l'un des plus performant en termes de fréquentation.

Sur les coûts de réalisation, nous sommes dans la position du Petit Poucet, nous ne voulons rien imposer et rien interdire. Hélas, nous savons bien qu'en France, tout se fait avec des luttes et des manifestations. En tout cas, sur les coûts de réalisation, la solution par le nord d'Aix-en-Provence est la moins chère (4,9 milliards d'euros) et celle par la Durance offre un coût à 5,5 milliards d'euros.

De ce fait, compte tenu des taux de fréquentation escomptés, ces deux scénarios nous semblent offrir un meilleur taux de rentabilité économique. La rentabilité socioéconomique et financière est affirmée, puisque c'est à peu près le taux de rentabilité le plus important. Avec 3 millions de voyageurs, ces deux solutions devraient se situer parmi les plus performantes au plan de la rentabilité.

Sur les enjeux environnementaux, ce sont des zones sensibles, mais elles sont modérément habitées. L'évaluation a posteriori des impacts du TGV Méditerranée, tout le monde s'en souvient. Aujourd'hui, on voit que ce n'est pas la catastrophe qui était annoncée. Je prends le TGV à l'Arbois. Je comprends d'ailleurs la municipalité d'Aix-en-Provence qui dit : une gare, ça suffit, nous sommes servis. Les agglomérations de Marseille et de Toulon souhaiteraient avoir une grande vitesse, mais qui serait plus un TER déguisé qu'une grande vitesse. Les Niçois eux veulent aller au plus rapide. Et vous voyez le Petit Poucet dont je vous parlais qui se dit : avec l'opportunité d'Iter qui va venir s'installer, la construction de la LGV PACA constitue un atout essentiel pour le développement économique des Alpes du Sud et du Val de Durance. En effet, Le littoral est saturé et les prix fonciers y sont très élevés. Le Val de Durance devrait s'appeler Val de Provence. Même pour le territoire du pays d'Aix, il y a un très fort potentiel. Manosque est quelque part la banlieue d'Aix. C'est un grand territoire aménageable entre Venelles et le pont de Mirabeau. Cette opportunité est à saisir, avec la construction d'une gare supplémentaire à vocation régionale dans cette région qui représente de vastes territoires.

Cette solution permettrait de consolider les Alpes du Sud en favorisant l'ouverture des territoires sur l'Europe et de conforter le développement économique de l'arrière-pays aixois et du bassin de Basse Durance qui va connaître un essor important dans les 20 prochaines années du fait de la construction du réacteur expérimental de fusion nucléaire d'Iter. C'est pourquoi nous demandons à RFF d'approfondir l'étude Nord extrême, Val de Durance qui nous semble être une solution acceptable.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Madame, j'aimerais bien que l'on respecte les règles. Quand quelqu'un s'exprime, on attend la fin de son expression et ensuite on peut réagir.

Une représentante des CIQ du quartier de Puyricard

Je me demande pourquoi Monsieur Déo siège à la tribune des élus et j'aimerais savoir si son entreprise a des points communs avec la SNCF.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La CPDP choisit les interpellateurs qui sont à la tribune : il y a des élus, mais il y a aussi des socio-économiques et des associations. C'est cela un débat public : il faut que chacun puisse s'exprimer.

Jean-Paul DEO

Je travaille dans l'éclairage public et les réseaux électriques.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons organiser une réunion de proximité à Digne le 9 juin. A ce moment-là, on aura sûrement des gens d'Aix-en-Provence qui viendront expliquer qu'ils sont contre une deuxième gare dans le pays d'Aix.

Je vous propose de prendre la question de François PLESNAR, du CIQ Mieux vivre à Peyrolles.

François PLESNAR (CIQ Mieux vivre à Peyrolles)

RFF peut-il garantir que le report annoncé de la route sur le fer permettra d'abandonner le projet de jonction A8/A51 ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Je ne peux pas répondre, car ce n'est pas RFF qui décide des aménagements sur les réseaux routiers et autoroutiers.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

On ne peut rien garantir. Tout ce qu'on peut vous dire, c'est que le projet de liaison A8/A51 ne figure pas dans les projets prioritaires du CIADT de décembre 2003.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre la 5^{ème} question : Monsieur Jean-Pierre LUCAS, d'Aix-en-Provence.

Jean-Pierre LUCAS (Aix-en-Provence)

Je prends très souvent le TGV Méditerranée entre Paris et Aix-en-Provence. Je ne comprends pas pourquoi on ne ferait pas une bifurcation entre Valence et Avignon, pour filer ensuite en direction de Manosque puis de Toulon pour arriver à Nice. Cette solution permettrait de gagner du temps. En plus, on pourrait suivre le tracé de la ligne TGV pour transporter l'électricité jusqu'à Nice : il ne serait plus nécessaire de faire la ligne Boutre-Carros.

Alain SEGUIN (SNCF)

Je ne pense pas qu'il soit possible de mettre en parallèle une ligne TGV électrifiée en 225 kV et une ligne 400 kV. Si quelqu'un d'EDF est dans la salle, il pourra le confirmer. Sur les lignes actuelles, quand il y a deux tronçons en parallèle, cela ne marche pas, cela détruit les machines de traction des trains et cela met hors d'usage les télécommunications.

Jean-Pierre LUCAS (Aix-en-Provence)

Je souhaite que la LGV PACA soit réalisée avant 2015.

Jean-Paul DEO

Je conseille à RFF d'étudier de près les interconnexions. Ces interconnexions nous ont manqué sur le TGV Méditerranée.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Votre proposition, c'est de débrancher au nord d'Avignon et d'essayer de tirer vers l'Est. Je pense qu'il y a des reliefs à traverser, des enjeux environnementaux, comme dans tous les autres scénarios. Il faut absolument conjuguer les différentes dessertes. De la même manière, chaque maillon doit prendre en compte les dessertes potentielles qu'il va offrir.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je propose de passer la parole à un interpellateur, Monsieur Paul GUINDE, président du syndicat mixte Concors Sainte-Victoire, pour 7 minutes.

Paul GUINDE, président du syndicat mixte Concors Sainte-Victoire

Mon intervention se limitera, pour ne pas alourdir les débats, aux questions d'environnement dans le cadre des responsabilités du syndicat mixte Concors Sainte-Victoire. Les communes représentées depuis 2001 par la communauté d'agglomération du pays d'Aix, le département des Bouches-du-Rhône et la région PACA ont créé le syndicat mixte Concors Sainte-Victoire pour créer un projet commun sur ce territoire ayant pour objet la mise en valeur et la protection du milieu naturel et culturel en rassemblant moyens et compétences. Les propos que je tiens pourront s'appliquer à d'autres sites aussi remarquables que la Sainte-Victoire, mais la Sainte-Victoire est le sujet que je connais le mieux.

L'objet du syndicat porte sur les missions suivantes : la gestion des massifs forestiers pour la prévention des incendies, la mise en valeur et la protection du patrimoine paysager naturel et culturel, l'accueil du public et le développement local durable. A ce titre, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance la position du syndicat au sujet du projet de LGV PACA.

L'implantation d'une infrastructure d'une telle importance aurait un impact considérable sur ce massif forestier d'un seul tenant de plus de 30 000 ha unique dans la région. Sur le plan paysager,

au pied de la montagne Sainte-Victoire, paysage cézannien de notoriété mondiale, ce serait un élément de dégradation irréversible, en complète contradiction avec la reconnaissance nationale de son caractère exceptionnel consacré par son classement au titre de la loi de 1930 sur les sites de 6 500 ha en 1983 et qui fait l'objet en ce moment d'une étude de classement complémentaire sur le massif du Concors. Sur le plan biologique, ce territoire, qui constitue la plus importante zone Natura 2000 de la région avec 29 000 ha se caractérise par un très bon état global de conservation. Les inventaires naturalistes réalisés en 2004 ont mis en évidence l'importance de maintenir l'intégrité de ce vaste réservoir biologique pour les déplacements des espèces. A ce titre, le comité de pilotage Natura 2000 en date du 18 mai 2004 a retenu l'objectif prioritaire de limiter le développement d'infrastructures et d'aménagements pérennes pouvant entraîner un morcellement des espaces naturels. En outre, depuis l'incendie de 81 qui a dévasté 5000 ha de forêts, les collectivités locales avec le soutien de l'Etat conduisent des actions de gestion concertée en vue de la protection et de la mise en valeur de ce massif. Cette politique publique s'est affirmée avec l'élaboration du projet territorial, véritable plan de gestion à 10 ans, adopté en 2003 par le grand site des communes, la communauté du pays d'Aix, le Conseil général et le Conseil régional.

Le projet territorial indique que l'équilibre existant entre les entités paysagères des massifs Concors et Sainte-Victoire doit être préservé, en précisant que le développement des grandes infrastructures et de la constructibilité, y compris en bordure de massif, est proscrit. Au vu de l'ensemble de ces caractéristiques, le ministre de l'environnement et du développement durable, monsieur Serge Lepeltier, a attribué le label grand site de France au grand site de Sainte-Victoire en juin 2004. Cette consécration, résultat d'une instruction approfondie par l'ensemble des services de l'Etat, ainsi que de l'avis favorable de la commission supérieure des sites, traduit la qualité du travail mené par les pouvoirs publics avec l'ensemble des acteurs privés, professionnels et associatifs. On le voit, chacun s'accorde à le reconnaître, une dynamique de gestion durable est installée sur ce territoire. A proximité immédiate d'une métropole de plus d'un million d'habitants, un important espace naturel reste préservé afin d'offrir aux habitants et aux usagers un paysage de qualité, un patrimoine naturel et culturel de grande valeur et un cadre de vie et de loisirs authentique.

Toute modification radicale sur ce territoire remettrait en question cette dynamique globale fondée sur un consensus local et national. Pour l'ensemble de ces raisons, le grand site Sainte-Victoire est opposé à tout tracé de LGV pouvant porter atteinte à l'espace naturel compris entre la vallée de la Durance au nord et la vallée de l'arc au sud. A ce titre, il est opposé aux tracés suivants :

- scénarios à 2 axes Durance-Nord Toulon, Nord Aix – Nord Toulon, Nord Arbois-A8-Toulon ;
- scénarios à 3 axes Durance- Haut Var, Nord Aix – Haut Var, Durance – Centre Var, Nord Aix – Centre Var et Nord Arbois – Centre Var.

Enfin, je répondrai à une question de la salle sur la pérennité du plateau de l'Arbois. Cette pérennité sera assurée par le plan d'intérêt général (PIG).

Nous réaliserons la LGV PACA avec le moins de dégâts possible à notre environnement auquel nous sommes tous attachés.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Y a-t-il des scénarios qui retiennent votre attention ?

Paul GUINDE

Je suis élu d'Aix également et j'adhère parfaitement à la position défendue par la CPA. Un tel projet ne peut pas laisser de côté l'arc méditerranéen qui va de Barcelone à Milan. Il faut être un peu raisonnable dans l'aménagement de l'espace de cette Europe qu'il faudra bien faire, quelles qu'en soient les raisons. Dans ce cadre, je défends le scénario par Marseille. C'est le scénario qui causerait le moins de dégâts à l'environnement et apporterait le plus de services à nos populations.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Merci. Je vous propose de changer les règles. Comme nous avons reçu 16 questions en tout, nous allons tirer les suivantes au sort. La question 13 : Carole Dutreil, de Rousset.

Carole DUTREIL (Rousset)

Ma question était la suivante. L'intérêt de la SNCF est-il de desservir Nice au plus vite pour les Parisiens, d'optimiser la fréquentation des LGV ou de desservir un maximum de cités en se servant au maximum des réseaux existants ? La réponse a été donnée en partie depuis : en passant par les grandes villes avec un réseau qui existe déjà pour désengorger les autoroutes, n'est-ce pas la solution la plus sage ?

Philippe MARZOLF (CPDP)

Vous voulez une réponse ?

Carole DUTREIL

C'est bon.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous passons à la question suivante, la 10, Claude Pelleing de Luynes.

Claude PELLEING (Luynes)

J'aimerais savoir les tarifs que vous appliquerez sur les TGV intercités : des tarifs TGV avec obligation de réservation ou des tarifs TER sans obligation de réservation ?

Alain SEGUIN (SNCF)

Je vais essayer de vous donner des éléments de réponse.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Peut-être pouvez-vous vous appuyer sur l'expérience du Nord-Pas-de-Calais où il y a aussi ces TGV intercités.

Alain SEGUIN (SNCF)

Non, pas tout à fait. Le tarif à appliquer pour des transports intra-régionaux sur ce type de desserte n'existe pas. L'expérience Nord-Pas-de-Calais permet de se faire une idée, mais le tarif appliqué a résulté d'une négociation entre le CR Nord-Pas-de-Calais et le transporteur SNCF. Il y a eu une discussion en fonction des dessertes demandées par l'autorité organisatrice et en fonction du bilan coûts-recettes du transporteur. Il n'y a pas de réponse unique à cette question. Vous savez comme moi qu'une tarification intra-régionale a du mal à s'équilibrer : elle s'apparente davantage à une desserte de service public qu'à une desserte commerciale. En général, on raisonne plutôt en terme de compensation tarifaire offerte par l'autorité organisatrice que par une étude pure de tarif. On est tellement en amont du sujet que je ne peux pas vous dire quel sera le prix.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il y a le réseau commercial et le réseau subventionné. Le réseau commercial est plus cher. Nous allons prendre une 3^{ème} question, la 7, Michèle Chaix.

Michèle CHAIX (Stop Nuisances Cuers)

Bonsoir. Je réaffirme mon admiration à la CPA : refus total de la LGV. La LGV file sur Marseille, sans problème, puis passe par le site de Sud Ste Baume pour arriver à une gare située à Toulon nord, que nous refusons systématiquement. Pourquoi ? Exactement pour les mêmes raisons que vous. Je tiens à préciser que le conseil municipal de Cuers a voté une motion le 11 mai pour refuser le tracé sud Ste Baume, le tracé littoral et la gare de Toulon Nord. Les dégâts sont beaucoup trop importants. Je trouve que l'aménagement du territoire n'entre jamais en ligne de compte. On ne l'a pas pris en compte au départ, et cela continue. Il serait souhaitable de prendre en compte les aménagements existants, en les améliorant bien sûr. Nous ne sommes pas contre une LGV, mais il faut la réaliser autrement. D'ailleurs, dans l'intervention de Monsieur Déo, je suis ravie de voir que le 04 se manifeste, mais on se retrouve encore avec la gare de Toulon Nord. Comment la SNCF et RFF peuvent-ils prendre en considération un aménagement du territoire ? Il faut qu'ils prennent en considération l'intérêt général de l'agglomération PACA. Tout le monde a besoin de se déplacer. On ne va systématiquement à Paris. Il nous faut des déplacements quotidiens. Merci de répondre.

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix

Je partage votre point de vue, vous défendez votre région comme nous défendons la nôtre. Ne me regardez pas quand vous parlez de cela, mais regardez plutôt Monsieur Gyssels.

Michèle CHAIX

Je ne vous regarde pas spécialement, je regarde le compte-rendu du dossier RFF.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Les échanges que nous avons ce soir montrent bien que chaque couloir a ses avantages et ses inconvénients. Une solution passe par le sud d'Aix, une autre par le secteur d'Aubagne : il n'y a pas une solution, mais il y en a plusieurs. Si nous sommes au débat public, c'est pour faire en sorte que les études menées par RFF soient enrichies par toutes les observations qui sont faites et pour préparer la décision que RFF prendra, mais pas tout seul, pour aboutir à un projet partagé.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il n'y a pas eu de réflexion d'aménagement régional : tout le monde l'a dit. Le débat public permettra peut-être de lancer une réflexion sur l'aménagement régional.

Je vous propose de donner la parole à Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le Train avenir du Centre Var.

Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le Train avenir du Centre Var

Certains m'ont déjà entendu. Je vous signale que nous avons rédigé un cahier d'acteurs qui est très précis : vous le trouverez à l'entrée de la salle.

Tout d'abord, je voudrais vous rappeler que le projet dont on parle sera réalisé dans 20 ans, c'est-à-dire pour les bébés qui sont aujourd'hui dans les maternités.

Compte tenu de la croissance démographique de la région, la seule région où il sera possible d'habiter dans 20 ans sera les Alpes-de-Haute-Provence et dans la zone de notre ami Déo, que je soutiens complètement.

Je voudrais féliciter la CPDP, mais je voudrais surtout qu'ils fassent remonter ma question à la CNDP. Je souhaite qu'à l'avenir il y ait un débat public en deux temps : une concertation avec le public à l'origine du projet, pour que tout le monde donne un avis et à partir de là, le maître d'ouvrage se mette à faire des études. Le représentant de la ville d'Aix-en-Provence a bien dit tout à l'heure que le préfet, qui était chargé de la 1ère sélection, n'a même pas consulté la CPA. Ce que le représentant de la ville d'Aix-en-Provence ne sait pas, c'est que le préfet de région ne sait ni lire ni écrire. Nous lui avons écrit de nombreux courriers.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il n'est pas là pour vous répondre : vous ne pouvez pas l'attaquer.

Jean-Claude PERNOUD

D'accord. j'espère qu'il lira la question et qu'il répondra. De toute façon, il avait répondu à la 1^{ère} réunion du débat public qu'il n'avait pas le temps. S'il n'a pas le temps, il faut qu'il prenne sa retraite rapidement.

Je suis en admiration devant l'évolution de la représentante de RFF qui, au fur et à mesure des réunions, fait preuve d'un optimisme béat. Mademoiselle, je pense que, d'ici la fin du débat public, vous pourrez être candidate à une élection où vous voudrez, parce que vous avez valorisé les choses de façon extraordinaire. Vous dites que la région et l'Etat dans le cadre du débat public vont faire ci et vont faire ça, etc. Vous rêvez ! La région est élue pour 6 ans : ils n'ont plus de soucis ! Dans cinq ans, ils commenceront à réfléchir puisqu'on sera en période électorale. Mais d'ici là, ils n'ont aucun intérêt politique à forcer le débat. Quant au préfet de région, je vous en ai déjà parlé, je ne reviens pas dessus.

J'ai aperçu Monsieur Vallette tout à l'heure, l'adjoint au maire de Marseille. Je lui demande si une étude a été faite sur la possibilité à la gare St Charles de faire circuler les trains dans les 2 sens, pour que ce ne soit plus une gare terminus, mais une gare de passage. Compte tenu du coût des travaux que vous avez financés à St Charles, je pense que le coût de l'entrée des trains de l'autre côté serait très inférieur à une gare à la Blancarde à 35 mètres de profondeur, plus des étages de parking en dessous.

Vous avez pu voir que la TPM vient de faire, devant la levée de bouclier des gens de Cuers, un projet de gare à La Pauline. Mais La Pauline, c'est comme Cuers, il n'y a pas de place du tout. Alors si Monsieur Falco voulait réfléchir un peu, il s'apercevrait qu'il y a une gare à la Seyne-sur-Mer, mais les gens de RFF ne savent pas qu'il y a une gare à la Seyne-sur-Mer, laquelle gare était une gare de triage. Il y a des quantités de voies disponibles. Il y a là du terrain qui ne coûterait rien pour faire une gare « semi-betterave » ou « semi-AOC » même s'il n'y a pas d'AOC.

Par contre, il y aurait la possibilité de couvrir la gare de Toulon entre le pont qui permet de monter à Sainte-Anne et le pont qui est en dessous du cimetière central : cela ferait des parkings immenses pour les gens car, encore une fois, pour prendre un train, il faut pouvoir stationner.

Enfin, les études actuelles ne sont plus sérieuses comme autrefois. Vous lirez notre cahier d'acteurs, où les deux pages centrales prouvent par A + B que l'étude que RFF a fait faire pour Carnoules-Gardanne est criblée d'erreurs. Donnez-moi le nom d'un responsable de RFF qui ait lu cette étude. C'est le même principe qu'à la Région. La Région fait faire des études, les conseillers régionaux n'ont pas le temps de les lire, quant aux responsables administratifs chargés du ferroviaire à la région, ils sont contre. Je vous laisse le soin d'imaginer comment ils travaillent les études !

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avez-vous une solution à proposer ?

Jean-Claude PERNOUD

La solution, c'est celle de notre ami Déo, parce que, dans vingt ans, la population voudra s'installer dans les Alpes-de-Haute-Provence. La solution, c'est de décrocher la ligne TGV au sud d'Avignon et de suivre grosso modo l'ancienne ligne Nice-Meyrargues. Cette solution ne touche qu'aux forêts, elle ne fait pas de tort ni aux AOC ni aux terres agricoles. Cela répond à la demande des gens de Nice. Les gens de Nice ont bien dit en réunion du débat public que, si le temps de trajet Paris-Nice était supérieur à 3 h 30, il y aurait une perte de 50 % de la clientèle.

Merci à la CPDP qui fait appel à une société suisse pour réétudier la ligne littoral, parce que, sur cette ligne, il y a certainement des possibilités d'amélioration bien supérieures à ce que dit RFF.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

RFF a confié une étude à un cabinet extérieur sur la réouverture de Carnoules-Gardanne et Monsieur Pernoud conteste les résultats de cette étude. Nous avons étudié plusieurs hypothèses de desserte TER sur Carnoules-Gardanne et nous avons examiné l'état de la ligne. Tout ceci nous conduit à un coût pour rouvrir cette ligne. Les montants indiqués par RFF sont contestés par Monsieur Pernoud, qui considère qu'on pourrait la rouvrir pour un coût moins élevé.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La CPDP a commandé un dire d'experts à un cabinet suisse ou belge, on n'a pas encore choisi le cabinet, sur les études réalisées par RFF sur l'amélioration de la ligne existante, pour dégager de la grande capacité ou rouler à GV, mais également sur l'ouverture de nouvelles lignes comme Carnoules-Gardanne. Monsieur Vallette, vous voulez répondre ?

Claude VALLETTE (Communauté urbaine de Marseille)

Je voudrais répondre à un certain nombre de questions. Nous avons été cités d'abord par nos amis d'Aix, puisqu'ils proposent un scénario qui passe par Marseille. Nous pensons que passer par Marseille, sur le plan de l'aménagement du territoire, est nettement préférable que de passer dans les espaces du pays d'Aix qui sont très difficiles.

Après, il y a le débat sur la partie haute et la partie basse. Les espaces littoraux sont densément peuplés : ils ont besoin d'être bien desservis. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir de nouvelles lignes dans le haut Var ou le centre Var. Si l'on fait passer une LGV dans ces territoires, ils seront gagnés par l'urbanisation.

Le tracé par Marseille et par Toulon pose le problème de la desserte par LGV de Nice. Aujourd'hui, il n'y a pas de LGV à Nice et ils en ont effectivement besoin. Par contre, à partir du moment où on arrive au pied de l'Estérel, cela doit être traité par la Côte d'Azur.

Nous, nous pensons qu'il est impératif que la LGV se prolonge jusqu'à l'Italie, pour que les métropoles de la région soient sur l'arc méditerranéen.

Le tracé par Marseille est le moins destructeur : il n'y a que 44 kms de lignes nouvelles contre 90 pour les autres scénarios. Il est plus facile de faire passer 44 kms que 90.

Concernant la gare pour Marseille, il y a plusieurs possibilités. Il y a eu La Blancarde, il y a aussi un tracé qui tangente plus près de St Charles, un peu plus au nord de la gare St Charles, en semi-enterré. Cette solution est moins coûteuse. Peut-être cette solution sera-t-elle préférable pour le fonctionnement du système. Ce sont des solutions qui sont encore à l'étude et qui ne sont pas tout à fait calées, mais de toute façon, le passage dans Marseille est tout à fait possible avec un shunt très court.

Philippe MARZOLF (CPDP)

On va prendre la question suivante, la question 6 : Michel DELENNE, de l'ADAVA-ADTC Aix-en-Provence. Que signifie l'ADAVA-ADTC ?

Michel DELENNE (ADAVA-ADTC Aix-en-Provence)

Ce sigle barbare signifie association pour le développement du vélo, de la marche à pied et des transports collectifs.

Je souhaite poser une question rapide et générale. Nous estimons que le débat doit se poser en ces termes. La LGV n'est qu'un maillon de l'ensemble du réseau ferré de la région. Or l'ensemble de ce réseau est dans un état lamentable. Je conteste, et je ne suis pas le seul dans cette salle, la présentation qui a été faite de la modernisation à venir de la ligne Marseille-Aix. Nous savons très bien que, pour les habitants d'Aix, il n'y a aucune amélioration prévue dans la 1ère phase qui est envisagée : il nous faudra attendre 2020 d'après le tableau qui nous a été donné pour voir un début d'amélioration pour les habitants d'Aix.

Ceci était une parenthèse pour dire que les transports quotidiens sont les plus importants. Madame l'a dit, les transports quotidiens vont représenter 10 fois plus que les déplacements par la LGV. Donc, c'est bien par là qu'il faut commencer. Nous attendons la modernisation d'Aix-Marseille depuis 35 ans !

Ma question est simple. Est-ce qu'au-delà des coûts de la LGV, RFF peut chiffrer le coût global de la remise à niveau de l'ensemble du réseau ferré de la région ? Les élus de toutes les collectivités ont besoin de savoir le coût global pour prendre leur décision : sont-ils prêts à prendre en charge l'ensemble des financements de la LGV et de la remise à niveau du réseau ferré ?

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Le programme complet de remise à niveau du réseau ferré est un vaste catalogue. Quand le contrat de plan 2000-2006 a été établi, il a fallu faire des choix. Un certain nombre d'opérations ont été choisies. Certaines ont déjà été réalisées. Ainsi, la ligne Cannes-Grasse a été rouverte en mars dernier. Il était prévu 2500 voyageurs par jour au bout d'un an ; nous en sommes déjà à 2000 par jour. Ensuite, les autres opérations du contrat de plan. Sur la liaison Marseille-Aix, il a fallu choisir en 2000 entre commencer à rénover la ligne existante puis la rénover jusqu'au bout ou bien passer par Aix TGV. En 2000, il a été choisi de faire une 1^{ère} phase, qui certes n'améliore pas le temps de parcours entre Marseille et Aix, mais qui apporte une grande amélioration des fréquences et de la régularité (un train toutes les 20 minutes). Pour passer à la suite, il faut que RFF se remette au travail avec les collectivités, parce que le catalogue est beaucoup trop vaste. On veut terminer quelque chose entre Marseille et Aix, il faut desservir Marignane, on a envie de rouvrir Rognac-Durance, il faudrait des dessertes d'abord jusqu'à Meyrargues et ensuite jusqu'à Briançon. Dans l'est de la région, les habitants de la haute vallée de la Roya vont plus vite à Nice par le train qu'en voiture. Dans cette région, il y a des glissements de terrain et la route peut être coupée à tout moment. Il y a Carnoules-Gardanne. RFF ne peut pas décider tout seul puisque toutes ces opérations seront cofinancées avec les collectivités. Après le débat, on va se remettre au travail avec les collectivités. Aujourd'hui, le projet sur Aix-Marseille n'est pas électrifié : il est de doubler la voie dans Marseille et aux environs de Septèmes pour que les trains puissent se croiser, afin

d'avoir un train toutes les 20 minutes et un temps de parcours sécurisé. Dans le temps, il faudra choisir entre électrifier cette ligne ou passer par Aix TGV.

Jean-Claude PERNOUD

La connexion entre Gardanne et l'Arbois permettrait d'avoir des TER rapides entre Aix et Nice en utilisant la LGV à partir de l'Arbois.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre la question suivante : Nadyne Chevret.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var)

Premier point, on se rend compte que les élus sont favorables à la LGV, à condition qu'elle passe chez les autres.

Ensuite, les Alpes-Maritimes. Nous faisons aussi partie des comités de ligne. Ce sont des réunions qui ont lieu avec la Région et la SNCF pour les TER. Dans le dernier contrat de plan, il n'avait pas été accepté l'enfouissement de certaines voies dans les AM pour des raisons de coût. Or, quand je lis le compte-rendu, j'apprends que l'on va remettre cet enfouissement à l'étude.

Maintenant, on se rend compte aussi que la LGV PACA est devenue une LGV littoral, c'est-à-dire une LGV qui va desservir uniquement les agglomérations littorales.

Les contribuables régionaux seront mis à contribution, parce que c'est la Région qui a été demandeuse. Je regrette que les élus de la région soient aux abonnés absents et ne participent pas aux réunions.

De la salle

Monsieur Chorro est conseiller régional.

Nadyne CHEVRET

Excusez-moi, mais je ne savais pas que vous étiez élu de la Région. Je vais donc vous poser la question à vous. La région est l'autorité organisatrice des TER : la région aura-t-elle les moyens de payer à l'horizon 2020 l'opérateur pour les TER et les trains intercités, sachant que RFF aura peut-être la tentation de proposer ses sillons aux plus offrants de ces opérateurs ?

Jean CHORRO, vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix

Je fais partie de la commission des transports du CR. Je peux vous dire que le CR fait un excellent travail sur les TER (je suis pour ma part un ardent défenseur des TER), mais je suis incapable de dire ce qui va se passer en 2020. Dimanche dernier, pour aller au Grand Prix de Monaco, je suis

allé à Beaulieu en voiture. J'ai laissé ma voiture au parking et j'ai pris le train pour aller à Monaco. C'était très pratique.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous allons prendre la question 14 : Christian BAYLE, d'Aix-en-Provence.

Christian BAYLE (Aix-en-Provence)

Je suis hydrogéologue. J'ai une question sur le couloir sud Aix qui passe par Gardanne. Même si l'exploitation des charbons est arrêtée, il y a un tassement de terrain, appelé subsidence, à 1 200 mètres de profondeur. Le terrain descend en moyenne de 70 centimètres. L'affaissement varie entre quelques dizaines de centimètres et 1 mètre 60. Avez-vous pris en compte ce problème ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Nous n'avons pas réalisé d'étude à ce stade, mais nous avons pris contact avec l'exploitant des mines de Gardanne. D'après les études qu'il a menées avec l'INERIS, les zones d'exploitation minière à risque potentiel de tassement dans l'avenir couvrent des périmètres très limités, les plus anciens et les plus proches de la surface. L'essentiel du périmètre qui a été exploité à l'époque moderne correspond à une exploitation de grande profondeur. C'est une exploitation par longues failles foudroyées : on a enlevé tout le charbon qu'il y avait et on a laissé derrière le sol se tasser de lui-même. Quelques années après l'exploitation, il n'y a plus de tassement en surface. A priori, dans un scénario sud d'Aix, sur la majorité du périmètre d'exploitation des mines de Gardanne, il n'y aura pas de problème lié à cette exploitation pour le passage de la LGV.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il y en aura peut-être. Je vous propose d'écouter Monsieur Louis GERMAIN, président de l'association de sauvegarde du patrimoine roussetain.

Louis GERMAIN, président de l'association de sauvegarde du patrimoine roussetain

Bonsoir. Nous sommes une petite association dans un petit village, modeste, même s'il est un peu connu. Vous comprendrez, compte tenu des tracés envisagés, que nous soyons particulièrement sensibles à ce projet de LGV PACA.

Par chance, nous avons eu dans notre village une exposition qui est passée pendant une semaine, à la demande de notre municipalité. Nous avons pu avoir des contacts avec la population. Celle-ci a pu s'exprimer et nous avons rédigé un cahier d'observations.

La 1^{ère} réaction a été : pour gagner 15 minutes sur Paris-Nice, pourquoi construire toutes ces lignes nouvelles au lieu de passer par Marseille et Toulon, en utilisant un maximum de voies normales ?

Une personne sur 4 a dit : après tout, est-ce qu'on a vraiment besoin du TGV en Provence ?

Cela nous a donné envie de rentrer un petit peu plus dans ce dossier. Par conséquent, nous avons essayé de faire un bilan du projet :

- Le positif : la durée du parcours Paris-Nice, les liaisons entre métropoles régionales améliorées, des voies littorales désengorgées ;
- Le négatif : les impacts et nuisances, le coût exorbitant, un intérêt européen et méditerranéen contestable, le fret cantonné au littoral, l'intérieur toujours mal desservi, des gares excentrées, un agrément de voyage médiocre, un engorgement accru de la Côte d'Azur

Je voudrais simplement insister sur un point, car les autres ont déjà été largement évoqués : l'intérêt de la LGV PACA pour faire l'arc méditerranéen. Le rajout du tronçon jusqu'à Vintimille coûte 2 milliards d'euros supplémentaires : est-ce nécessaire, d'autant que les Italiens préparent un doublement des voies avec une vitesse maximale de 200 kms/h ?

Nous proposons l'alternative suivante :

- une LGV du sud européen par la LGV Lyon-Turin : dans les dossiers, on nous dit que c'est la solution pour le fret, pourquoi ne serait-ce pas aussi la solution pour les voyageurs ?
- une ligne TER PACA par l'intérieur.

L'ITINERAIRE D'UN TER INTERIEUR



Vous allez me dire : est-ce que ce n'est pas un peu farfelu ? Nous avons calculé les temps de trajet section par section.

LES TEMPS DE PARCOURS

PAR SECTIONS

Parcours	Type	Distance	Vitesse	Temps estimé	Temps actuel
Nice à Antibes	actuel*	15	60	15	15
Antibes à Les Arcs/Le Muy	TER 200	60	180	20	50
Les Arcs au Luc	actuel	25	150	10	10
Le Luc à Brignoles	TER 200	25	150	10	
Brignoles à Gardanne	améliorée	50	100	30	
Gardanne à Marseille	doublée	20	120	10	25
Gardanne à Aix/Arbois	mixte	15	180	5	

* mais avec le passage à 4 voies prévu

ENTRE METROPOLES

NICE	AIX / ARBOIS	1 h 30	
NICE	MARSEILLE	1 h 35	au lieu de 2 h 40
NICE	TOULON	1 h 15	au lieu de 1 h 50
NICE	PARIS	4 h 30	au lieu de 5 h 30

Le point noir se situe entre Brignoles et Gardanne, avec une vitesse limitée à 100 kms/h.

Au bout du compte, même si on n'arrive pas aux performances de la LGV, on arrive quand même à faire Nice-Aix Arbois en 1 h 30, Nice-Marseille en 1 h 35, Nice-Toulon en 1 h 15, Nice-Paris en 4 h 30.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Il vous reste une minute pour conclure.

Louis GERMAIN

Nous avons fait des estimations de coût avec ce que j'ai pu trouver dans les éléments du dossier :

- D'Antibes au Muy en TER 200 (vitesse maximale : 200 kms/h) : 2 000 millions d'euros ;
- De Luc à Gardanne en TER : 650 millions d'euros ;

- De Gardanne à l'Arbois en TER 200 : 350 millions.

Au total, nous estimons le coût du projet à 3 milliards d'euros.

Cette proposition présente beaucoup d'avantages (des impacts et des nuisances fortement réduits, un coût raisonnable, la possibilité de desserte des villes intérieures, la compatibilité avec le transport de fret, pas de gares nouvelles, des lignes côtières libérées, des trajets croisés villes côtières/intérieures possibles, l'homogénéité avec le réseau italien) et quelques inconvénients (durée du parcours Nice-Paris plus longue, une moins bonne desserte des métropoles régionales). Cela nous paraît une alternative intéressante à approfondir.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Avez-vous d'autres éléments que vos transparents ?

Louis GERMAIN

J'ai fait une contribution et je vous l'ai adressée : j'espère que vous en ferez un cahier d'acteurs.

Lise MERMILLOD (RFF)

Le CIADT nous a demandé d'étudier un projet qui reliait le Var et la Côte d'Azur au réseau à grande vitesse et qui complétait le chaînon manquant de l'arc méditerranéen. C'est l'objectif que nous nous sommes fixés avec cette définition du projet de LGV PACA qui, permet, sur cet arc méditerranéen, de diviser les temps de parcours par deux.

Les temps de parcours Paris-Nice par le Lyon-Turin seraient supérieurs à 6 heures : c'est beaucoup trop long.

Ensuite, pourquoi chercher à améliorer les temps de parcours le long de cet axe ? Parce que 40 % des déplacements sont le long de cet axe méditerranéen. Ce ne sont pas forcément des déplacements d'un bout à l'autre de l'arc, entre Barcelone et Gênes ; ce sont surtout des déplacements entre régions limitrophes, c'est-à-dire entre le Languedoc-Roussillon et la région PACA d'un côté et entre la région PACA et l'Italie de l'autre.

Enfin, nous sommes ouverts à la possibilité d'étudier des solutions alternatives.

Jean-Claude PERNOUD

Le tracé Brignoles-Le Luc était déjà envisagé il y a 6 ans par Michel Vermeulen, responsable des transports à la DATAR.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Nous prenons la question suivante, la 17 : Norbert GALLAND, Bouc-Bel-Air. Relecture.

Norbert GALLAND, Bouc-Bel-Air

Quels que soient les couloirs envisagés, la LGV doit traverser des zones naturelles sensibles et des zones densément peuplées. Le nombre de kms de tunnels a-t-il été estimé ? Par ailleurs, je voudrais savoir si le TGV serait ralenti dans le cas où il passerait en tunnel, et ce quel que soit le couloir choisi.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

RFF est conscient que la région compte de nombreuses zones naturelles sensibles : les zones Natura 2000 représentent 33 % de l'aire d'étude contre 9 % au niveau national : les Calanques, la chaîne de l'Etoile, le massif et la plaine des Maures, le massif de l'Estérel, la St Victoire, Le Lubéron, l'Arbois... En plus, les terres agricoles dans la région sont un bien rare : elles représentent 17 % de l'aire d'étude contre 60 % à l'échelle nationale et elles sont soumises à une pression foncière extraordinaire. Enfin, la population de la région a augmenté de 59 % entre 1962 et 1999 et aujourd'hui un tiers de l'aire d'étude est constitué de centres urbains denses et de zones d'habitat. Ce projet sera difficile et cher : il faudra construire au minimum 40 kms de tunnel. Pour autant, si l'on dit qu'il ne faut gêner personne et qu'il faut construire un tunnel de Marseille à Nice, cela signifie la mort de ce projet et l'impossibilité de sa réalisation.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose de prendre une dernière question, la question 11 : Suzanne Lamouroux.

Suzanne LAMOUREUX (associations unies du nord d'Aix)

C'est fausser le débat que de limiter la présentation aux 3 scénarios approfondies. Si on présentait plus généralement les impacts environnementaux, on aurait une impression différente de ce projet. Il ne faut pas oublier que le débat public peut aboutir à la poursuite du produit, à son abandon ou à la réorientation vers des solutions alternatives. Or nous n'avons pas de données pour apprécier les alternatives possibles et l'abandon. Y aura-t-il quelque part une coordination qui permette véritablement d'étudier ce projet en fonction de toute la problématique qui se pose ?

Par ailleurs, j'ai entendu dire que la limite des expropriations passerait de 150 mètres (distance qui a été accordée sur le TGV Méd) à 50 mètres de part et d'autre de la voie sur la LGV PACA : Pourquoi faire deux poids deux mesures ? Ce n'est pas normal !

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Tout d'abord, les enjeux sont étudiés sur l'ensemble des scénarios qui sont mis au débat et pas uniquement sur les trois scénarios approfondis. Dans le cadre des études d'enjeux, RFF a fait une analyse fine des enjeux par itinéraire. A ce stade, il n'y a pas d'analyse privilégiée.

Concernant la règle des 150 mètres que vous évoquez, aucune décision n'est prise concernant cette règle sur le projet de LGV PACA. Je rappelle que cette règle s'est appliquée sur le TGV Méditerranée : elle donnait la possibilité à ceux qui habitaient à l'intérieur d'une bande de 150

mètres centrée sur le projet de demander l'acquisition, ceci à partir de la déclaration d'utilité publique et jusqu'à 3 ans après la mise en service.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Sur la concertation, je peux répondre en tant que vice-président de la CNDP. La loi donne à la CNDP le rôle de veiller à la bonne participation du public tout au long de l'élaboration du projet. Après y aura-t-il un comité de concertation ? C'est aux acteurs de le décider.

Suzanne LAMOUREUX

Excusez-moi, mais je ne me situe pas uniquement au niveau de la concertation avec le public. Je me situe au niveau des décideurs : les élus, le Conseil régional, etc. Quels sont les autres projets ? A-t-on rapproché tous les projets ? On ne le sait même pas !

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

RFF n'a pas fait le projet tout seul. Le comité d'orientation comprenait la région, les 3 départements littoral, Marseille Provence Métropole, Toulon Provence Méditerranée et la communauté d'agglomération de Nice. Toutes ces collectivités ont participé à trois comités d'orientation et à une douzaine de comités techniques. Les agences d'urbanisme ont travaillé. Il y a tout de même un peu de coordination là-dedans.

Suzanne LAMOUREUX

Je constate que Aix n'a pas été consulté : que l'on ne nous dise pas qu'il y a une coordination, ce n'est pas vrai. Il y a quand même des choses qui sont imposées.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous propose, avant de clore la réunion, de donner la parole à un élu dans la salle : Monsieur Guinieri, le maire de Puyloubier.

Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier

A la dernière réunion à Aix, nous étions restés exclusivement sur le TER. Cette fois-ci, vous avez évoqué les 20 scénarios. Je trouve dommage que vous n'ayez pas comparé les temps de parcours entre les différents scénarios et les avantages et inconvénients de chaque scénario. Les temps de parcours intercités sont-ils dépendants du tracé que vous retiendrez ? Je reste vraiment sur ma faim. Je serai bien incapable de faire au conseil municipal le compte-rendu de ce qui a été dit ce soir. Dernier point, je pense que le coût/km de la LGV PACA ne peut pas être comparé avec celui d'une LGV qui traverse le centre de la France : nous sommes dans une région riche écologiquement, riche en matière d'environnement, qui a connu l'urbanisation qu'elle a connue parce que beaucoup de gens veulent habiter dans cette région.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La première réunion qui s'est passée à Aix-en-Provence était une réunion thématique, centrée sur le thème des TER. Aujourd'hui, c'est une réunion de proximité : on revient à Aix-en-Provence pour traiter les problèmes plus territoriaux.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Monsieur le maire, je voudrais simplement vous donner le dépliant en 8 pages et vous pourrez prendre également le dossier support de 220 pages, où vous trouverez la comparaison de la vingtaine de scénarios qui sont mis au débat.

Philippe MARZOLF (CPDP)

La Commission a aussi du mal à comprendre les différences entre les différents scénarios, entre les intercités, les TGV jonctions, les TGV radiaux, quels sont les avantages et les inconvénients des différents scénarios.

Frédéric GUINIERI

Vous avez à la fois la qualité de l'ingénierie et la qualité du diagnostic. Ce transparent, qui est très intéressant, vous ne l'avez pas présenté.

Lise MERMILLOD (RFF)

Dans les réunions de proximité, nous essayons d'aller plus dans le détail et de ne pas re-présenter les documents que nous avons déjà présentés. Cela dit, vous avez raison : ce sont des éléments assez simples d'explication.

Philippe MARZOLF (CPDP)

Je vous rappelle que les réunions de synthèse auront lieu le 5 juillet à Nice à 18 heures à l'Acropolis, le 6 juillet à Toulon à 18 heures au palais Neptune et le 7 juillet à Marseille à 17 heures 30 au parc Chanot. Merci. Ce soir, vous étiez 243 participants.