

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Brignoles le 30 mai 2005

	1
Présentation du débat par la CPDP	2
Olivier KLEIN	2
Présentation du projet par RFF	8
Michel CROC	8
Directeur Régional RFF	8
Prise en compte du contexte environnemental de votre région	18
Isabelle RAULT	18
Cabinet HANROT & RAULT	18

Présentation du débat par la CPDP

Olivier KLEIN

Bonsoir. Merci d'être venus nombreux à ce débat public sur le projet du LGV PACA. Je me présente, je m'appelle Olivier Klein. Je suis membre de la CPDP. C'est moi qui vais animer la réunion ce soir. Enfin, j'espère que c'est plutôt vous qui allez l'animer, me chargeant juste de distribuer la parole.

Nous allons organiser cette réunion en débat, sous une forme que l'on reproduit maintenant depuis un mois dans diverses parties de la région.

Une présentation assez rapide de la CPDP et du débat public proprement dit. Ensuite, une présentation du projet par le maître d'ouvrage, RFF et la SNCF. Ensuite, la présentation de l'étude paysagère que la CPDP a commanditée auprès d'un cabinet indépendant, représenté par Isabelle Rault. Enfin, le débat avec la salle sous la forme de questions et d'interventions de différents interpellateurs qui sont donc sur la table qui est à ma droite.

Je vous rappelle que vous avez trouvé sur vos chaises des petites fiches à remplir. La procédure pour poser des questions est la suivante. Vous prenez la fiche et vous marquez votre question. Vous n'oubliez pas sur cette fiche de marquer vos coordonnées de manière à ce que toutes les questions puissent donner lieu à une réponse écrite. Mettez vos coordonnées postales ou un email si vous fonctionnez avec un email de manière à ce qu'on puisse vous envoyer personnellement une réponse écrite. Sur l'ensemble de ces questions, elles ne pourront sans doute pas toutes être posées oralement ce soir. Par contre, elles seront tirées au sort de manière à ce qu'il y ait une équité, pour que les habitués du débat qui ont déjà rendu leur fiche ne soient pas privilégiés par rapport aux gens qui débutent.

Je m'excuse. Je ne sais pas comment vous vous entendez. Moi, j'entends très très mal. J'entends beaucoup de bruits. Donc, je vous demande d'essayer de vous abstenir de discuter.

Puis, on me fait signe aussi pour une dernière recommandation. Si vous pouvez couper vos portables de manière à ce qu'il n'y ait pas de sonneries intempestives.

Quelques règles de débat. Evidemment, l'écoute réciproque. Même si on n'est pas d'accord avec la personne qui s'exprime, qu'elle soit dans la tribune ou qu'elle soit dans la salle, on l'écoute, puis on répond. Deuxième principe de fonctionnement : l'argumentation. Ce qui compte, ce n'est pas de dire si je suis pour ou je suis contre, mais d'expliquer pourquoi, d'expliquer ce que l'on propose. Ce sont des arguments que nous allons retenir de ce débat.

Deux petits mots sur la CPDP, la Commission particulière du débat public. Cette Commission est spécifique à ce débat et à ce projet de ligne à grande vitesse à travers la région Provence Alpes Côte d'Azur. C'est une émanation de la Commission nationale du débat public. Cette dernière a été instituée en autorité administrative indépendante par la loi de 2002 sur la démocratie de proximité. Cette Commission nationale a été saisie du projet de LGV PACA par le maître d'ouvrage, qui en a l'obligation. Et la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public considérant que le projet était d'une envergure qui justifiait l'organisation d'un tel débat. La CPDP a donc été mise en place. Elle n'est pas présidée par Philippe Marzolf, qui n'est pas là ce soir, mais Didier Corot va le

suppléer. Cette Commission particulière est indépendante du maître d'ouvrage ou de quelque partie prenante du projet. Nous n'appartenons pas à la structure qui porte le projet, le Réseau Ferré de France et nous ne sommes pas là non plus pour donner un avis sur le projet. Ce que nous faisons, c'est que nous organisons le débat et nous en rendrons compte en retenant les arguments avancés par les uns et les autres. Ce n'est pas du tout comme une commission d'enquête publique. Nous n'allons pas donner à la fin des recommandations en disant que le projet devrait avoir telle forme, etc. Nous allons simplement faire état des différents arguments. Nous sommes là pour que tous les arguments puissent s'exprimer.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Didier Corot, qui va vous expliquer un peu ce que nous avons entendu jusqu'à présent. Puis, charge à vous de nous faire entendre autre chose comme arguments et comme opinions.

Didier COROT, Membre de la CPDP

Nous en sommes pratiquement à la fin des réunions de proximité. Encore demain à Draguignan et après-demain à Toulon, puis une à Saint-Raphaël. Après nous attaquerons les dernières phases des réunions.

Nous avons actuellement constaté, dans une synthèse très rapide, qu'il y a une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet de la LGV PACA.

Nous avons vécu l'expérience de trois pays différents dans la même région avec trois types de débat et trois opportunités différentes.

Un autre point très important aussi, c'est la forte inquiétude sur les impacts environnementaux du projet et le respect du maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles, particulièrement dans le Var, et milieux naturels.

Nous avons également de nombreux questionnaires sur l'emplacement des gares. Il y a des critiques sur le positionnement des gares nouvelles. Y a-t-il un projet urbain lié à ces nouvelles gares ? Depuis le débat public, deux propositions, deux études ont été réalisées par la communauté de Marseille, d'un quartier autour de La Blancarde. A Toulon, l'agglomération de Toulon et les trente communes ont réfléchi à un positionnement différent de celui qui était initialement proposé, autour de Cuers, qui serait plutôt plus vers La Pauline, vers le centre de Toulon.

Ensuite, il y a eu des propositions de liaisons de centre-ville à centre-ville, par des décrochements vers les gares urbaines existantes. C'est une forte migration qui a été manifestée par le public et certains acteurs.

Un autre point fort, c'est la demande d'une priorité pour les transports quotidiens avec des TER et des dessertes de type RER. L'histoire des Transports Express Régionaux et Réseaux Régionaux de cette région ayant été marquée par de fortes perturbations surtout dans la dernière catégorie.

Il y a également une inquiétude sur les financements. Une demande d'éclaircissement sur la réalisation des autres projets d'infrastructure, d'autres projets de la LGV, avec en premier, un risque de concurrence entre les TER et le projet de LGV PACA, qui est lié effectivement au coût pour les contribuables de la région. Quel serait donc le financement qu'il serait possible de réaliser compte tenu de la création de cette LGV ?

Ensuite, il y a le surcoût qui est très visible. Il y a une sous-estimation dans les études présentées, notamment sur les risques hydrogéologiques. On a surtout retenu les passages au pied du massif de la Sainte-Baume. Egalement les collines grassoises et aussi dans le bassin minier du Gardanne.

Enfin, un très fort cautionnement et un intérêt pour les solutions mixtes voyageurs-marchandises.

A cette synthèse un peu générale, il y a dans chaque département, une explication un peu plus précise, un peu plus différente. Je vous le disais tout à l'heure. Nous n'avons pas ressenti la même façon de percevoir les enjeux. Notamment dans les Bouches-du-Rhône, l'expression d'un projet d'aménagement commun. Une demande de passage de la LGV par Marseille, un projet urbain à La Blacarde, comme je l'évoquais tout à l'heure. Il y a de fortes inquiétudes pour le passage dans la vallée de l'Huveaune où un projet de 3^{ème} voie était de toute façon prévu. Aubagne/Gémenos, c'est le bassin de Cuges-les-Pins au pied de la Sainte-Baume.

Dans le Var, il y a eu une émergence d'une opposition de principe à la LGV dans le centre-Var pour préserver la qualité de vie en limitant la colonisation et la pression foncière qui risqueraient d'être induites par le projet.

Une très forte inquiétude également pour la pérennité de l'agriculture, en particulier dans notre secteur. Contestation d'implantation d'une gare nouvelle à Cuers. L'étude dont je vous parlais tout à l'heure de TPM est plus élargie aux trente communes du SCOT, d'une gare plus proche du centre-ville, avec le maintien d'une desserte de Toulon Centre.

Enfin, dans le Var toujours, demande de réouverture de lignes exactement existantes, et par exemple celle que vous connaissez, Carnoules/Gardanne, qui passe par Brignoles.

Dans les Alpes-Maritimes, une opportunité confirmée par tous. Le projet de LGV répond à un réel besoin de désenclavement du département. Une critique, cependant, sur le manque d'ambition du projet concernant la poursuite de la ligne après Nice vers l'Italie. Une demande de raccordement direct en tunnel à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes/Nice aux Trains Express Régionaux.

Et enfin, une très forte inquiétude par rapport aux nuisances, avec un plan d'un enfouissement littoral de la voie entre Cannes, Antibes et Nice.

Je passe la parole pour le prolongement du débat.

Olivier KLEIN

Merci. Tout d'abord, je me rends compte que je ne vous ai pas présenté nos interpellateurs. Je vais le faire tout de suite.

Nous avons donc Monsieur Jean-Pierre Guercin, maire de Brignoles ; Monsieur Jean-Claude Manrique, pour la CAPRE, qui est une coordination d'associations et qui représente plus spécifiquement l'Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume, Mont Aurélien, Plateau de l'Issole ; ensuite, Monsieur Jean-Claude Pernoud, qui est visiblement représenté par quelqu'un d'autre, Monsieur Garenne qui représente l'Association le Train Avenir du Centre-Var ; ensuite, Madame Prévieu, Présidente de l'Association de Protection du Site Brignolais ; et Monsieur Jean-Claude Lhommeau, du Comité Local d'Initiative Publique, le CLIP.

Le débat sera clos le 8 juillet. La date de fin du débat a été légèrement repoussée du 21 juin au 8 juillet, en particulier de manière à nous permettre de lancer une expertise légère, ce qui s'appelle en fait un "dire d'experts" et non pas une expertise, qui concernera la possibilité d'utiliser les lignes existantes dans le cadre du projet de LGV PACA. L'idée part du constat de RFF qui a expliqué que dans le cadre du projet de LGV PACA, les lignes existantes n'étaient en général pas utilisables, qu'elles étaient aménageables à des coûts très élevés, qu'elles ne permettaient pas des gains de temps très importants. Ils disaient également que les gains de capacité qu'on pouvait escompter n'étaient pas au rendez-vous et qu'il pouvait même y avoir des baisses de capacité.

Ce que nous avons entendu également, c'est qu'un certain nombre d'associations ou d'individus ou même d'institutions mettaient en cause ces résultats sur tout ou partie de ces questions. On a donc voulu avoir un regard extérieur sur ces questions-là. Les experts que nous avons finalement choisis sont des experts suisses. Est-ce que ce sera un gage de neutralité, je ne sais pas. Il s'agit d'une société qui s'appelle SMA Plus. Ils seront chargés d'abord de regarder les études de RFF pour voir si elles ont été faites dans les règles de l'art et si, du point de vue des techniciens, on peut leur faire confiance.

La deuxième chose, c'est qu'on leur a demandé d'essayer d'identifier les éventuels scénarios d'utilisation de lignes existantes qu'il serait intéressant d'étudier. On ne va pas leur demander de faire en un mois une étude exhaustive sur ces questions-là ; simplement, avec leur regard de l'extérieur, puis des techniciens, est-ce qu'il leur semble qu'il est intéressant de se pencher sur la réouverture, par exemple, de la ligne Carnoules/Gardanne ou non. Ils ne vont pas prendre la décision, mais ils peuvent donner un avis sur cette question. C'est ce type de question qui portera sur la réouverture de Carnoules/Gardanne, sur l'utilisation de tout ou partie de la ligne existante ; dans les Alpes-Maritimes, qui portera sur la question de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice.

Dès qu'il s'agit d'utiliser ou non des lignes existantes, on est dans le champ de ce dire d'experts. Les résultats de ce dire d'experts seront présentés aux toutes dernières réunions du débat public, aux réunions de clôture qui auront lieu à Nice le 5 juillet, à Toulon le 6 juillet et à Marseille le 7 juillet. Il y aura le 16 juin, je crois, une réunion avec l'ensemble des acteurs qui ont des solutions alternatives à proposer. Nous sommes donc bien, là, dans la recherche de solutions. On a un projet de RFF, à plusieurs scénarios, auquel on peut adhérer ou non. Puis, en général, quand on n'adhère pas complètement aux scénarios de RFF, on doit proposer des solutions alternatives. C'est cela que nous rechercherons le 16 juin. La réunion se tiendra à Marseille.

Dernier point. Avant de passer la parole à RFF, sur ce fonctionnement du débat, sur le rôle de la Commission, est-ce qu'il y a une ou deux questions et des choses qui n'auraient pas été claires ?

Marylène FORA, Association de protection du site brignolais

Je voulais d'abord remercier le maire de Brignoles, car grâce à lui, cette réunion a lieu aujourd'hui à sa demande pour informer la ville de Brignoles, mais aussi tous les alentours.

Puisque tout est enregistré oralement et par écrit, je tiens à souligner un petit dysfonctionnement, mais je pense qu'il n'est pas si important, concernant la diffusion de l'information de ce fameux débat public.

Cette loi de débat public a été créée le 22 février 2002, donc il n'y a pas si longtemps que ça. Les citoyens ne sont pas du tout au courant puisque c'est nouveau. Au départ, un million de plaquettes

ont été envoyées par La Poste sous forme de publicité. Il y a eu des problèmes de dysfonctionnement de distribution de La Poste dus notamment à la neige, mais aussi parce que c'était classé en publicité. Monsieur Marzolf, à la réunion de proximité de La Roquebrussanne, nous a aussi expliqué que, normalement, cette plaquette a couvert 1,5 million de personnes. Je pense que normalement il aurait fallu l'envoyer à tous les habitants. Il y a de nombreux habitants qui n'ont pas reçu la plaquette. Il en fallait 3 millions au départ. Je pense donc que ce débat public, ou bien on ne l'envoyait à personne ou il fallait l'envoyer à tout le monde, parce que tout le monde doit être informé pour pouvoir discuter sur l'opportunité de ce TGV.

Le problème, donc, de cette plaquette, est le problème des maires. On a été présent sur le marché de Brignoles. Ce marché, le samedi, génère énormément de monde, de Brignoles et aussi de tous les alentours. Les citoyens ne sont pas au courant. Le problème, c'est que soit les maires, encore ce matin, n'étaient pas au courant, soit ils apprennent de simples citoyens qu'il y a un débat public sur l'opportunité du TGV. Notamment, le maire de Barjols et le maire de Salernes ne sont pas au courant et il n'y a pas qu'eux. C'est vrai qu'il y a plusieurs fuseaux concernant ce fameux projet TGV, mais toutes les personnes qui sont concernées devraient le savoir.

Olivier KLEIN

Je peux me permettre de vous donner quelques éléments de réponse.

Effectivement, l'information concernant le débat public émane de la Commission du débat public. Le premier journal du débat a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires. Alors, on peut dire qu'effectivement, il y a 4,5 millions d'habitants dans la région, donc il y en a 3 millions qui n'en ont pas été destinataire. On peut se dire que madame et monsieur lisent le même journal quand ils le reçoivent chez eux. C'est une des réponses.

La deuxième réponse, c'est qu'on est obligé de faire un choix, un arbitrage on va dire, entre l'information complète des habitants de la région et pourquoi pas au-delà, parce que dans cette éventualité, il n'y a pas forcément que des habitants de la région, et puis le coût du débat. Nous sommes obligés de faire un arbitrage. Vous auriez le droit de ne pas veiller à ce que le coût du débat soit contenu dans des limites acceptables. On essaye de faire au mieux. Nous avons donc essayé de diffuser ce journal dans les communes qui allaient être concernées par l'un ou l'autre des scénarios proposés par RFF. C'est vrai que nous avons eu des problèmes en plus liés à la neige, aux grèves, etc., à La Poste. Il convient quand même de préciser que toutes les mairies ont été destinataires de ce courrier pas par voie publicitaire, mais destinataire par La Poste. De la même manière, on a diffusé le journal n°2 à 250 000 exemplaires et les mairies ont, à nouveau, été destinataires de ce courrier. Elles ont dû le recevoir courant avril. Le journal n°3 qui vient de sortir va leur être envoyé dans les jours qui viennent. C'est vrai qu'après, il y a des pertes d'information en ligne. On fait ce qu'on peut. Vous, les associations, vous faites une part importante de ce travail aussi. On ne peut que vous en remercier.

Pour essayer de positiver la chose, nous avons d'autres moyens d'information. On a trois permanences, une à Toulon, une à Marseille et une à Nice, qui permettent à n'importe qui de venir s'informer sur le projet et de disposer d'éléments papier. Il faut venir sur rendez-vous parce que les assistantes ont aussi d'autres tâches à assumer. Il y a un site Internet sur lequel tous les documents sont en ligne et donc accessibles à qui dispose d'une connexion Internet. Toutes les questions que nous recevons par Internet, par courrier ou à travers les fiches que vous avez trouvées sur vos sièges, donnent lieu à une réponse écrite. Alors, là, on doit faire amende honorable car il y a un peu

de retard dans le système en particulier parce que, comme ce sont des questions techniques, ce n'est pas à la CPDP d'apporter des réponses, mais à RFF. Nous, nous nous contentons de vérifier que la réponse est argumentée, c'est tout. Et il est vrai que l'enchaînement des réunions fait que les gens de RFF n'ont peut-être pas toujours le temps de ne pas laisser le retard s'accumuler. Un numéro vert vous permet également d'interpeller la CPDP. On a diffusé des cartes T. On a eu par exemple 6690 demandes de documents par carte T, auxquelles on a donné une suite positive évidemment. Puis, il y a de nombreux articles de presse. Les gens qui lisent la presse régionale, que ce soit *Var Matin*, *Nice Matin* ou *La Provence* à Marseille, ont normalement dû tomber sur un article concernant la LGV PACA et le débat public.

Simplement, pour information, sans vous citer l'ensemble des chiffres, on doit avoir prévu 35 réunions et on en est pour l'instant 5692 participants sans vous compter. Voilà un petit peu l'état du débat public.

Je vous propose de passer à la présentation du projet par RFF pour 20 minutes.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC
Directeur Régional RFF

Bonjour. Je vais simplement introduire cette présentation. Je me présente, Michel Croc. Je suis le Directeur Régional de Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France est le propriétaire des infrastructures ferroviaires depuis 1997. Il est donc chargé au départ de leur exploitation ; c'est-à-dire de tirer le maximum des lignes telles qu'elles existent, de les entretenir, de les réouvrir et puis aussi des projets de développement.

C'est à ce titre que RFF a saisi la Commission nationale du débat public d'un projet qui a été établi en partenariat avec les grandes collectivités de notre région. En ce qui concerne votre département, c'est le Conseil Général du Var et Toulon Provence Méditerranée.

Pourquoi ce projet ? Parce que notre région souffre d'un double handicap. D'un côté, pour ce qui est de la grande vitesse, actuellement elle s'arrête à Marseille. Et puis d'un autre côté, nos réseaux ferroviaires et routiers sont saturés, les réseaux routiers en particulier. On n'aura donc pas la possibilité d'offrir un service TER à la hauteur uniquement en maximisant l'utilisation du réseau. Nous estimons qu'il faut aussi le développer. C'est ce que nous allons vous montrer au travers d'un certain nombre de scénarios qui combinent la création d'une nouvelle ligne d'une part, et d'autre part, l'utilisation maximale des lignes existantes. Donc, nous sommes à l'écoute de vos propositions, de vos idées ; il y en a déjà eu beaucoup. Nous serons aussi tout à fait à l'écoute de ce que nous diront les experts suisses, puisqu'on sait qu'ils exploitent leurs réseaux de façon extrêmement intense. Là, ce soir, nous sommes là pour vous rappeler que certains d'entre vous ont déjà entendu plusieurs fois, puis surtout pour discuter des propositions que l'on pourrait nous faire. Merci.

Bernard GYSSELS, Chef de projet LGV PACA, RFF

Bonsoir. L'enjeu de la grande vitesse, c'est pour répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes.

Pour les Toulonnais, si Paris est encore à 3 heures 50, il ne faut plus que 2 heures 30 pour rejoindre Lyon. Mais les relations restent difficiles pour la capitale varoise du fait de la saturation du réseau actuel.

Les habitants qui vivent par exemple à l'est du département, c'est-à-dire autour du golfe de Saint-Tropez et à Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations. La plupart des temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 heures 25 à 60 km/h. On voit en rouge et en noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut continuer 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, sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les TER, omnibus semi-directs, les trains grande ligne et les trains de marchandises.

Ainsi, la coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation dus à leur nombre d'une part, et à leur vitesse différente d'autre part.

Dans les années qui viennent, le Conseil régional va mettre en service des TER toutes les sept à quinze minutes au départ des gares des agglomérations ; c'est-à-dire une desserte de type RER. 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 Provence Alpes Côte d'Azur. Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ils sont classés en trois familles.

- Les scénarios de desserte à un axe desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice.

Deux scénarios ont été étudiés selon que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.

- Les scénarios de desserte à deux axes desservent d'une part Marseille, d'autre part Toulon et Nice.

Huit scénarios ont été étudiés en fonction de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance, point situé le plus haut sur cette carte, 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 de desserte sur trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice.

Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée, entre la Durance, point situé le plus en haut sur cette carte, et le sud d'Aix-en-Provence, et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre-Var.

Ainsi, les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables, sont ceux de la famille à deux axes de desserte. Ils suivent l'itinéraire du centre-Var ou passent par Marseille et le sud du massif de la Sainte-Baume. Ce sont les trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approuver.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Bonsoir, je suis Maryse Archambault et je représente la SNCF. La SNCF intervient dans ce dossier au côté de RFF en tant que transporteur d'une part, et en tant que maître d'ouvrage d'autre part.

A ce titre, je vais essayer, en trois diapositives, de vous présenter brièvement ce que la SNCF propose à partir du projet d'infrastructures de RFF.

D'abord, deux principes nous ont guidé pour établir nos hypothèses.

Nous cherchons d'abord à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande partie de la population de la région PACA.

Nous proposons ensuite 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 essaie d'allier rapidité à proximité. Vous voyez sur ce schéma, les missions que nous proposons pour les TGV.

Si l'on prend d'abord les TGV qui relient la région PACA à l'Ile de France, donc à Paris. Il pourrait y avoir trois types de missions possibles.

- Des TGV qui pourraient être sans arrêt entre Paris et Nice.
- Des TGV qui pourraient relier Paris et la Côte d'Azur, voire l'Italie, en s'arrêtant sur des gares situées sur la ligne nouvelle.
- Et aussi des TGV desservant la Côte. Vous voyez la ligne rose qui représente des TGV qui passeraient par le littoral entre Marseille et Toulon, en faisant Marseille/Toulon/Hyères par la ligne classique.
- Et également des TGV qui desserviraient la Côte d'Azur, notamment Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, et Nice.

Le deuxième package de TGV, si je puis dire, sont les TGV que l'on appelle province-province, qui relient la région PACA au reste de la France et à l'Europe. Ces TGV passeraient exclusivement par la ligne à grande vitesse en ayant des arrêts dans des gares situées sur cette ligne à grande vitesse. Ce serait également le cas d'un certain nombre de TGV que nous envisageons sur l'arc méditerranéen, des TGV par exemple Bordeaux/Nice/Italie ou des TGV Espagne/Italie.

Sur le schéma, vous voyez également les temps de parcours commerciaux, c'est-à-dire les temps de parcours qu'on pourrait offrir réellement aux voyageurs à partir de ce projet. Le projet fait gagner 1 heure 30 sur les trajets entre l'Ile de France et la Côte d'Azur et environ 45 minutes sur les trajets pour l'aire toulonnaise. Le meilleur de parcours Paris/Toulon est actuellement de 3 heures 50 avec à chaque fois un arrêt soit à Marseille soit à Aix. Dans le cas du projet, le temps de parcours entre Paris et une nouvelle gare de Toulon serait de 3 heures 05 et l'on pourrait mettre en place de nombreuses fréquences sans arrêts intermédiaires.

Les gains de temps permis par ce projet sont très importants, vous l'avez vu. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour la région PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. A Toulon, le trafic TGV est actuellement de 1,5 million de voyageurs. Il pourra atteindre 2,8 millions de voyageurs en 2020 avec ce projet.

Ce trafic important nouveau nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre des fréquences TGV que l'on pourrait proposer. C'est ce que vous voyez sur le tableau.

Si on prend Toulon, la desserte TGV pour Toulon offre aujourd'hui 14 fréquences quotidiennes, 7 allers-retours pour Paris et 7 pour la province. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles qui sont programmés dans les autres régions, ainsi que ce projet LGV PACA pourraient permettre

d'aller jusqu'à environ 36 fréquences à Toulon. Cela représente 14 TGV par jour pour Paris, soit environ un départ toutes les heures et 20 TGV par jour pour la province, l'Europe, l'Espagne ou l'Italie.

J'attire votre attention sur le fait que l'on augmente énormément le nombre de TGV pour la province.

Par ailleurs, tous ces trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra-régionaux, puisque par exemple 20 TGV par jour relieraient Toulon et Nice ou Toulon à Marseille.

Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler cette offre avec les TER du Conseil régional, afin d'offrir un bon maillage ferroviaire dans la région.

Parlons un peu des gares. Vous l'avez vu, la desserte s'appuie à la fois sur les gares actuelles et sur des gares nouvelles. Pour ce qui concerne les gares nouvelles, nous avons étudié dans le cadre de scénarios approfondis, l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle. Des gares au nord de Toulon qui pourraient être situées aux environs de Cuers, destinées à irriguer l'agglomération de Toulon/Hyères et son secteur nord-est. Une gare dans l'est du Var, que l'on appelle dans le projet, Est-Var, qui pourrait desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de Saint-Tropez. Une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes/Grasse/Antibes.

Pour ces trois gares, nous avons des études qui sont publiques dans le cadre de ce débat, qui montrent que ces gares se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité du TGV.

Néanmoins, pour le cas de nord-Toulon, notre étude montre que cette gare relativement éloignée du centre de Toulon, malgré tout, devra être utilisée en complémentarité avec la gare actuelle de Toulon-centre.

Dans le cadre du scénario nord-Marseille que vous avez pu voir tout à l'heure, nous prenons aussi l'hypothèse d'une gare supplémentaire TGV à Marseille qui pourrait se situer sur le site de La Blancarde.

Au-delà des gares nouvelles, notre souhait général est de continuer à desservir les gares des centres-villes, je l'ai dit. Nous aurions ainsi dans le Var cinq gares TGV, dont deux pour servir l'agglomération de Toulon.

Lise MERMILLOD

Bonsoir. Avec la LGV PACA, comme l'a dit Bernard Gyssels tout à l'heure, c'est l'occasion de développer la grande vitesse et la grande capacité à travers la région. Plus que toute autre ligne en France, elle va permettre de développer une offre performante pour les déplacements de la vie quotidienne.

Pourquoi ? Parce que déjà sur la ligne nouvelle, en plus des TGV qui circuleront, que la SNCF vient de présenter, on pourra faire circuler un nouveau service, les trains intercités entre les agglomérations de la région. La ligne nouvelle et la ligne classique seront connectées en plusieurs points. Les trains pourront utiliser une partie de ligne classique, une partie de ligne nouvelle ou inversement, et relier ainsi à grande vitesse les centres-villes. Ainsi, les temps de parcours à travers

la région entre les agglomérations, en train, seront diminués de plus d'une heure. On ira de l'est-Var à Nice en 25 minutes, de Toulon-centre à l'ouest des Alpes-Maritimes en 35 minutes, de Toulon-centre à Nice en 51 minutes.

Dans le même temps, les conditions de circulation routière vont s'aggraver. Les temps de parcours augmenteront de 30 à 40 %. Il faudrait plus de 3 heures 30 pour relier Marseille à Nice.

La LGV PACA, c'est donc le choix de mettre moins de temps pour se déplacer rapidement entre les agglomérations de la région.

De la salle

Faux !

Lise MERMILLOD

La grande capacité, c'est du fait du report des TGV et des trains de grandes lignes sur la ligne classique, l'occasion de développer encore plus l'offre TER autour des agglomérations. L'ambition du Conseil régional à l'horizon du projet est de mettre des trains toutes les sept à quinze minutes autour des agglomérations, et pas simplement sur la ligne Marseille/Vintimille. Il s'agit aussi de développer l'offre TER sur les autres lignes. C'est aussi l'occasion d'offrir de meilleurs sillons pour les transports de marchandises locales. C'est donc l'occasion de redonner à la ligne Marseille/Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations. C'est aussi l'occasion de poursuivre le renouveau du ferroviaire à travers la région.

Je vais vous en parler un petit peu. Le renouveau ferroviaire existe. Entre 1998 et 2005, l'offre de TER à travers la région a fortement augmenté. Il n'y avait que 290 trains en 1998 ; il y en a plus de 530 aujourd'hui. La ligne Cannes/Grasse est réouverte et de nombreux autres projets ont été inscrits dans les contrats de plan avec la région décidés par l'Etat et la région.

Il s'agit du projet de financement de travaux pour la réouverture de Cannes/Grasse, qui est effective. Des projets d'aménagement entre Antibes et Cagnes. Des pôles d'échange. Autour de Marseille, des aménagements aussi autour de Marseille/Saint-Charles, sur la ligne Marseille/Hyères, sur la 3^{ème} voie Marseille/Aubagne, sur la réouverture de Cavaillon/Pertuis, la réouverture de Gardanne/Carnoules, la réouverture des accès aux aéroports de Hyères.

De la salle

Ça ne se peut pas ! C'est de la poudre aux yeux !

Lise MERMILLOD

Le Conseil régional ne va pas s'arrêter là.

De la salle

Nous non plus !

Applaudissements

Olivier KLEIN

Simplement, je pense que le meilleur moyen de faire entendre ce que vous avez à dire, ce n'est pas d'interrompre l'exposé. Effectivement, cette personne a oublié de se présenter. C'est Lise Mermillod, responsable des études économiques du projet LGV PACA. Je vous propose de la laisser terminer son exposé. Moins on passera de temps à ce genre d'interruptions, plus on passera de temps à débattre et vous aurez le temps pour exprimer vos opinions et poser des questions.

Lise MERMILLOD

Dans le prolongement, de cette ambition, une ambition encore plus forte pour 2020 : réutiliser les capacités dégagées sur la ligne classique pour mettre en place trois fois plus de trains. Une autre fréquence du TER au RER et d'autres projets complémentaires dans toute la région.

Dans les Alpes-Maritimes, l'aménagement de la ligne des Alpes. Une deuxième phase entre Marseille et Aix. La 4^{ème} voie Marseille/Aubagne. Trois à quatre voies entre Toulon et La Pauline. Le doublement de La Pauline, la réouverture de Carnoules/Gardanne.

La LGV PACA est donc probablement l'occasion de compléter ce renouveau ferroviaire. Avec la LGV PACA, on aura donc plus de voyageurs dans les trains parce que l'offre sera performante, et il a été prouvé récemment que, quand l'offre est performante, les voyageurs utilisent les trains. On aura 2 à 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, 2 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains intercitys.

Cela veut dire, chaque jour, 1 million de passagers reportés de l'avion vers le train et chaque jour, 5 000 voitures en moins sur les autoroutes et routes nationales de la région.

Rappelons-nous qu'en termes de pollution, la ligne SNCF, le TGV émet 20 fois moins de CO₂ que la voiture et 45 fois moins que l'avion.

Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies et qu'en termes d'occupation du sol, une autoroute à 2 x 3 voies est large de 35 mètres, contre 15 mètres pour une LGV.

Le développement du ferroviaire est une bonne solution.

De la salle

NON !!!

Lise MERMILLOD

Il faut quand même se souvenir qu'à l'horizon 2020, les déplacements vont encore augmenter. Qu'il y ait la LGV PACA ou qu'il n'y ait pas la LGV PACA, vous aurez donc le choix.

Olivier KLEIN

S'il vous plaît, on laisse RFF terminer son exposé. Ils ont encore 2,5 minutes on va dire de temps de parole.

Bernard GYSSELS

Figurent sur cette carte les différents projets de lignes à grande vitesse conduits par le Réseau Ferré de France.

Si le coût d'une ligne nouvelle est compris entre 10 et 16 millions d'euros en surface, il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros en souterrain. Alors, les coûts des cessions en elles-mêmes varient en effet beaucoup suivant la géologie, bien sûr, suivant la longueur des ouvrages et selon qu'il s'agit soit d'un tube dans lequel on va faire passer deux voies ferrées, ou alors par des bi-tubes, c'est-à-dire qu'on fera passer une voie ferrée dans chaque tube.

Vous savez que les difficultés du relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de lignes nouvelles sont nettement plus élevés que dans les autres projets qui figurent sur cette carte. Ces projets sont de l'ordre de 13 millions d'euros au kilomètre.

Pourquoi ? Ceci est dû en particulier à l'importance des sections en souterrain qui sont nécessaires dans ce projet. Suivant les scénarios que je vous ai présentés tout à l'heure, c'est entre 47 et 89 kilomètres de tunnel à réaliser. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de tunnel ont été réalisés sur les lignes à grande vitesse réalisées en France. Alors, je crois que dans un contexte de rareté des fonds publics, il nous faut rechercher un projet réaliste et bien réalisable.

De la salle

Voilà !

Olivier KLEIN

Alors, ce que je vous propose, c'est d'entrecouper cette séance par des questions et des avis. On va tirer au sort deux questions avant de laisser la parole à l'exposé suivant, qui est donc l'exposé d'Isabelle Rault, qui est paysagiste et qui a réalisé une expertise à la demande de la Commission pour compléter les études de RFF sur le thème de l'environnement.

On a tiré le numéro 13. Il s'agit de Madame Yvonne Beaumont de Puget-Ville.

Yvonne BEAUMONT

Dans les derniers débats, RFF nous a dit qu'il dédommagerait les communes s'il manquait de l'eau, si les nappes phréatiques venaient à trop baisser.

J'aurais voulu savoir comment vous allez vous y prendre pour dédommager les particuliers. Si on se trouve entre environ 6 kilomètres ou 10 kilomètres, qu'on a déjà très peu d'eau, parce que dans le département du Var, il y a déjà beaucoup de sources qui ont tari, surtout au niveau de Cuers ou Puget-Ville. Je voulais savoir comment vous vous y prendrez pour dédommager les particuliers qui se trouveront à 5, 6 voire 10 kilomètres de toutes vos infrastructures, surtout vos tunnels.

Bernard GYSSELS

Je voudrais reprendre l'expérience du TGV Méditerranée, puisque nous avons des secteurs un peu comparables avec des zones où il y avait de nombreux forages. Ce qui se passe dans une première étape - on en n'est pas encore là aujourd'hui, je rappelle qu'on en est au stade du débat public - on a étudié les enjeux environnementaux et ce n'est que lorsqu'un tracé précis sera connu qu'on passera à cette phase-là.

De la salle

Contestations

Yvonne BEAUMONT

Vous ne répondez pas aux questions. Nous, ce qu'on aimerait savoir, c'est ce qu'il va se passer dans ces cas-là. On aimerait le savoir aujourd'hui, et pas dans 6 mois ou 1 an.

Applaudissements

Bernard GYSSELS

Lorsque des travaux de ce type sont réalisés, il y a tout d'abord une identification. Je me permettais de rappeler le contexte du calendrier parce que c'est important. Une analyse de l'état existant, donc, de ces forages, est faite. Puis, il y a un suivi. Dans le cas où, ça peut arriver, un forage pourrait poser quelques problèmes, il y a discussion avec le maître d'ouvrage et il doit trouver des solutions.

De la salle

Contestations.

Bernard GYSSELS

Soit (*inaudible*), ou alors, il y a un nouveau forage qui peut être effectué à proximité...

De la salle

Contestations.

Bernard GYSSELS

Tout ceci, bien sûr, se passe à un stade de réalisation des travaux et des études qui sont faites au préalable.

Olivier KLEIN

Nous allons prendre une deuxième question si vous le voulez bien.

La question n°29 de Monsieur Lucien Macario de Vidauban.

Lucien MACARIO

Vous avez parlé du coût économique et des avantages énormes du TGV. Je ne trouve pas cela très honnête, parce que vous ne parlez en aucune façon des dépôts d'ouvrage. Ils sont nombreux. Le Var est « saucissonné » à l'heure actuelle entre l'autoroute, la Nationale 7 et la voie ferrée. Donc, on coupe le Var en trois. Je voulais savoir comment vous allez faire pour évaluer le coût environnemental ? Les préjudices au niveau de l'environnement sont très difficiles à calculer.

Quand on a construit les marines à Antibes, aujourd'hui on ne les laisserait plus faire. On se rend compte qu'au niveau de l'environnement, c'est une catastrophe. Je crains qu'il en soit un peu de même pour le TGV. Vous parlez de milliards en coût économique. Est-ce que le coût environnemental sera encore bien supérieur ?

Alain TRUPHEMUS, RFF

Bien évidemment, avant qu'une décision soit prise un jour sur la réalisation ou pas de ce projet, il faudra évaluer ses incidences sur l'environnement. C'est la loi et la réglementation. Il y aura bien évidemment des études préliminaires et une poursuite des études d'environnement et cela jusqu'à la déclaration d'utilité publique et même bien au-delà, jusqu'à la fin des travaux.

Pourquoi je parle de déclaration d'utilité publique, parce que c'est à ce stade de la procédure, quand le maître d'ouvrage va proposer une bande de 500 mètres de large à l'intérieur de laquelle le projet sera construit, c'est à ce moment-là que le maître d'ouvrage doit présenter l'étude d'impact de son projet sur l'environnement. Toutes les incidences seront décrites précisément et le maître d'ouvrage devra également prendre des engagements pour réduire, compenser, annuler ces incidences.

Pour prendre un exemple d'étude, la question de l'eau étant particulièrement sensible ici, les infrastructures ont des incidences qui ne seront pas toujours favorables au type d'environnement, ceci étant, il y a de nombreuses mesures qui sont mises en œuvre. Quand on réalise un projet de cette envergure, compte tenu de toute la réglementation de lutte contre le bruit, de protection de la ressource en eau, de protection des paysages, etc., plus de 10 % du coût du projet sont consacrés à cette question environnementale. On ne prend pas de décision à la légère.

De la salle

Non !

Lucien MACARIO

A mon avis, c'est totalement insuffisant, mais je vais quand même le dire. Les lignes existantes sont actuellement intégrées dans l'environnement. L'amélioration de ces lignes aurait un impact quasiment nul. Or, actuellement, en créant une nouvelle ligne, vous créez un coût environnemental dont on ne peut pas établir le préjudice.

De la salle

Tout à fait ! Bravo !

Applaudissements.

Alain TRUPHEMUS

Concernant les lignes existantes, aujourd'hui, il n'y a effectivement pas d'éléments d'étude d'impact à ce stade.

Concernant l'utilisation des lignes existantes, je ne peux pas laisser dire qu'il n'y aura aucun impact si on veut faire des travaux le long des lignes existantes. Elles sont aujourd'hui situées à la traversée de toutes les agglomérations. Il y a Nice/Marseille, Aix/Toulon. Elles traversent de nombreuses communes, notamment Fréjus. Elles traversent toute la Côte d'Azur. Je peux vous dire, pour l'avoir vécu, que les études d'amélioration du réseau entre Marseille et Aubagne, où on veut rajouter une 3^{ème} voie et également entre Antibes et Nice, où on veut rajouter là aussi une 3^{ème} voie, ça pose de grosses difficultés d'environnement aussi.

Olivier KLEIN

Ce que je vous propose, c'est d'assister à l'exposé d'Isabelle Rault. Ensuite, on prendra l'intervention de Monsieur le maire de Brignoles qui a quand même la gentillesse de nous accueillir ici. Ensuite, on continuera le débat en intervenant et en posant des questions.

Prise en compte du contexte environnemental de votre région

Isabelle RAULT
Cabinet HANROT & RAULT

Bonjour. Je vais vous présenter cette étude que nous a demandée la Commission du débat public. Je m'excuse, je vais vous tourner le dos par commodité pour la présentation.

Nous avons limité notre étude aux trois scénarii approfondis, sans qu'ils soient pour autant définitifs. Cette étude, cette synthèse, a été réalisée à partir de différents dossiers du maître d'ouvrage que nous avons complétés avec des visites sur le terrain et des rencontres avec les différentes collectivités territoriales.

Nous allons la présenter en deux parties. On sait donc qu'une infrastructure telle que le TGV va transformer le territoire d'une manière assez forte.

Dans une première partie assez générale, nous allons vous expliquer les constats qui nous ont permis de décrire le territoire et de dégager les enjeux. Puis, nous allons faire un zoom sur deux séquences sur lesquelles on rapportera cette analyse.

La région PACA est identifiée pour la qualité de son cadre de vie et de ses territoires. Vous reconnaissez les éléments : les massifs, la mer, des espaces publics sur lesquels il fait bon vivre. Cette qualité résulte en fait d'un équilibre entre les différentes unités. Nous avons déterminé trois unités : les unités urbaines, au centre, les unités agricoles qui ont une échelle fonctionnelle d'exploitation viables qui ont donc à la fois une valeur économique, une valeur patrimoniale et une valeur écologique. Le plateau de l'Issole en est un. On a aussi le bassin de Saint-Maximim. Des unités naturelles : vous reconnaissez la montagne de La Loube, le massif de La Sainte-Baume. Ce sont des sites qui ont une cohérence écologique dans lesquels s'expriment des biodiversités importantes et dans lesquelles on a aussi des ressources hydrauliques qui sont importantes. Elles offrent à l'homme des intégrités en termes de silence, mais aussi de continuité d'usage et de continuité visuelle. Ces trois unités fondent donc l'identité de cette région. Vous reconnaissez Saint-Maximin en haut, des plaines agricoles, puis des massifs, des unités naturelles.

Un entre-deux existe, qui est constitué en fait d'un peu de chaque unité et cette expansion urbaine fragmente le territoire. On ne peut plus avoir d'unité agricole à une échelle qui soit viable, par exemple. Le territoire est fragmenté et désagrégé par cette expansion urbaine. Celle-ci colonise les unités agricoles et naturelles, l'inverse se produit rarement. Cette expansion est très bien illustrée par les différentes cartes qui représentent le territoire toulonnais, entre 1947 et 1999. C'est quelque chose de très expansif. Et cette expansion existe sur l'ensemble de la région.

Comment sont-elles protégées ? Par des protections réglementaires au niveau national et au niveau européen. On a des sites classés, des projets de parc et des secteurs de zones naturelles. Les unités agricoles sont très peu protégées et très peu défendues puisque peu habitées. Bien qu'elles soient remarquées par l'Etat comme des paysages remarquables.

Dans ce contexte, les différentes collectivités territoriales sont en général soucieuses de renforcer cet équilibre et profitent pour certaines de la mise en œuvre des nouveaux outils d'urbanisme pour cadrer la pression urbaine. Il y a les cartes de SCOT et de communautés d'agglomération.

Dans ce contexte, le projet de la LGV va être un facteur puissant d'aménagement du territoire. On l'a vu, la LGV sera une bonne solution de transport, mais sans garantie sur le maintien de la qualité territoriale. Elle transformera un territoire et pourra ainsi permettre soit de défendre des structures qui renforcent la pression urbaine et la fragmentation des unités fragiles, ou bien ça peut être aussi un élément structurant qui s'adapte aux différentes contingences du territoire.

Nous allons voir les problèmes posés. Nous avons décrit pour cela les scénarii en 14 séquences. Nous allons voir aujourd'hui le bassin de Saint-Maximin, la séquence 3, puis le plateau de l'Issole, la séquence 4. Les séquences de Cuers et du bassin de la Sainte-Baume seront vues dans les réunions de proximité suivantes.

De la salle

Et Brignoles ?

Isabelle RAULT

Brignoles, en fait, on va le voir... La ligne 3 ne passe pas sur Brignoles précisément. On est donc dans le bassin de Saint-Maximin. Vous voyez l'extension de Saint-Maximin sur cette première image. C'est un territoire qui reste très agricole, qui forme un socle en termes de lecture sur le massif de La Loube.

Pour spatialiser un peu les enjeux à la fois de topographie et des unités, nous avons mappé une carte IGN sur un modèle 3D. Là, vous voyez bien Brignoles, Saint-Maximin, avec l'autoroute entre les deux et la montagne de La Loube. En jaune, je précise que vous avez les unités agricoles, en marron les unités urbaines. On voit bien les deux unités de Brignoles et Saint-Maximin, avec Tourves au milieu, et en vert et blanc les unités agricoles.

De la salle

Les réserves d'eau ?

Isabelle RAULT

Sur ces cartes, on a indiqué les différentes protections européennes et nationales : les zones Natura 2000, les ZNIEFF et les sites classés. Vous voyez bien sur le massif de la Sainte-Baume, sur la montagne de La Loube et sur la barre de Cuers, les rivières et les zones inondables des rivières sont soulignées en bleu. Sur ce territoire, on va voir comment on a envisagé le passage de cette infrastructure.

Sifflements

C'est un couloir qui a 4 kilomètres de large. Il suit l'autoroute sur une partie, puis s'en dégage pour amorcer la montagne de La Loube. Par rapport à cela, nous avons en effet quelques adaptations de cette infrastructure par rapport à ce territoire.

Une première adaptation serait le jumelage des infrastructures. On aura des enjeux par rapport à des protections d'habitations et par rapport à des contournements d'unités. Ce que vous pouvez voir sur cette carte, c'est que les couloirs sur une grande partie de leurs parcours voisinent avec des infrastructures existantes.

Deux solutions : soit les infrastructures sont dissociées et ça veut dire que les impacts de ces infrastructures sont multipliés ; par contre, si on a des infrastructures qui sont jumelées, on a des impacts qui sont délimités et des investissements pour les protéger qui seront mutualisés. C'est donc une situation qui serait plus avantageuse par rapport au territoire, notamment avant Saint-Maximin, avant que l'infrastructure se déporte vers Toulon.

Des dispositifs particuliers : on s'aperçoit que lorsqu'on ne suit pas les infrastructures, on tombe sur des secteurs qui ont une topographie complexe, puisque l'on a des orientations qui sont perpendiculaires aux couloirs proposés. Les plis ont une orientation est-ouest dans cette partie du territoire.

Comment les résoudre ? Généralement, le principe mis en place est de remblayer les vallées. Cette théorie effectivement pose de gros problèmes puisqu'elle fractionne ce territoire en termes d'usage, en termes écologiques aussi. Une solution plus intéressante, des passages des ouvrages qui permettent la transparence d'usage et la transparence visuelle des impacts, qui lorsqu'ils sont traités à la fois par rapport aux approches, le dessous de l'ouvrage est aussi un élément fort à l'échelle de la vallée. Ça devient un élément de plus-value dans ce territoire.

Sifflements

Protection des habitations : dans cette région, les habitations sont implantées en général sur l'adret. Si on implante l'infrastructure sur l'ubac, on protège naturellement ces habitations des impacts par le relief. S'il n'est pas possible de faire ce dispositif, le passage en déblai permet de garder l'ouverture visuelle et des passages sont aménagés.

Sur chaque séquence, on a fait un petit récapitulatif sur lequel on a récapitulé les enjeux, les projets qui existent et les différentes observations, adaptations que devra avoir cette infrastructure par rapport à ce territoire.

Deuxième séquence : le plateau de l'Issole. C'est un territoire qui est organisé autour de l'agriculture, mais son infrastructure, les routes et les villages sont repoussés sur les piémonts des collines pour libérer le maximum de terres fertiles. C'est à l'agriculture un territoire qui a été restructuré il y a une quinzaine d'années, planté de vignes ; sachant qu'une vigne atteint sa maturité au bout de 20 ans. On est donc dans une période de rentabilité intéressante. Ce plateau de l'Issole, vous le voyez, circonscrit par des massifs et des reliefs très complexes, a une hydrologie aussi assez forte.

Comment cette infrastructure va-t-elle traverser ce territoire ? On s'aperçoit que 7 kilomètres de couloir s'inscrivent dans la totalité de ce plateau. Comment allons-nous pouvoir épargner ces éléments ?

Une première recommandation, protection des unités. On a vu les ouvrages et la protection des habitations. Nous sommes sur des petits bassins agricoles sur lesquels il n'y a pas d'infrastructures. Si on coupe les unités de manière directe, on est performant en termes de temps et de parcours ; mais par contre, on sanctionne terriblement ces unités constituées. Si on les contourne, on épargne

chacune des unités et même parfois on les protège, de créer une coupure qui est intéressante par rapport aux habitations par exemple. Des enjeux géologiques existent aussi, ainsi que des enjeux topographiques et de protection d'habitations.

En synthèse, nous n'avons pas vu le problème d'une gare, mais une implantation hors des villes est fédératrice d'expansion nouvelle, donc pose le problème d'un projet de territoire. Le jumelage d'infrastructures permet de limiter les nuisances et les investissements. Les ouvrages sont des adaptations topographiques qui sont importantes par rapport aux fréquentations du territoire et puis, il y a la protection des habitations. Ces différentes adaptations permettent à la fois de préserver ces unités et de contenir l'expansion urbaine. Elles existent sur toutes les séquences que l'on a étudiées. Elles sont cohérentes avec les orientations d'aménagements projetés par les collectivités territoriales, un développement partagé qui respecte les caractéristiques territoriales. Elles pénalisent pour certaines des performances de temps, de parcours et de coût, mais elles évitent de détruire de manière irréversible la qualité de ce territoire et le cadre de vie. Je vous remercie.

Olivier KLEIN

Merci Isabelle Rault.

Je vous rappelle que cette étude a été commanditée par la Commission du débat public de manière à faire ressortir un certain nombre d'enjeux environnementaux qui nous semblaient assez visibles dans les études données par RFF. Si j'en crois vos réactions, vous avez bien perçus un certain nombre de ces enjeux environnementaux. Ça veut dire que cette étude était utile.

Je vous propose sans plus tarder de laisser la parole pour 7 minutes, comme c'est la règle, à Monsieur Jean-Pierre Guercin qui est le maire de Brignoles et le premier de nos interpellateurs.

Jean-Pierre GUERCIN, maire de Brignoles

Merci. Je suis particulièrement satisfait que le débat ait lieu aujourd'hui à Brignoles, car il faut savoir qu'il y a sept mois je me suis invité à Marseille car un débat se déroulait et aucun élu du centre-Var n'y participait. Je m'y suis invité et j'ai demandé à Monsieur Lhommeau, Madame Prévieu et à toutes les personnes qui étaient intéressées par ce débat d'aller dans cette capitale du centre-Var.

Moi, je souhaite que quelle que soit la solution qui sera retenue, on continue à tenir compte de l'avis des gens qui vivront demain et que la concertation se poursuive en respectant les soucis de chacun. C'est une première observation. J'ai lu un certain nombre d'études. J'ai apprécié les informations que j'ai eues, mais j'ai toujours une question à laquelle je n'ai pas eu de réponse. Un TGV ou une LGV, oui, mais pour quelle vision de l'aménagement du territoire exactement ?

Applaudissements

Est-ce qu'il n'aurait pas été indispensable, à côté des chiffres et des études économiques, que soit décrit l'élément nouveau, qui est quand même important pour nous, et qu'il y ait une réflexion sur ce que sera demain l'organisation de ce territoire. Alors me direz-vous, mais vous ? Non. On avait besoin d'une prospection, d'une réflexion anticipatrice d'un certain nombre de scénarios de ce que pourrait être demain ce territoire compte tenu des différents aménagements qui sont votés. Cela me

paraît être un inconvénient car nous laissons toujours la place à l'irrationnel et à la passion parce que c'est ce qui pose problème et c'est sur quoi nous n'avons pas réfléchi.

Bien évidemment, il n'était pas question que vous amnistiez vos attitudes, mais il nous manque des éléments. Il aurait été paradoxal que le débat n'ait pas le pouvoir. Nous sommes pour la plupart des scénarios la région qui est concernée, alors que les avantages ne sont pas, je crois, au premier rang de certaines personnes.

Applaudissements

Ceci dit, il ne faut pas lire dans mon propos que je ne suis pas solidaire des problèmes qui se posent en termes de transport dans l'est du Var et dans les Alpes-Maritimes. Je demande simplement qu'il y ait un regard équitable et qu'on pèse, pour une région concernée, avantages et inconvénients.

Deuxième réflexion. Il a été voté toute une série de projets alternatifs, en tous les cas de solutions alternatives. Je trouve que l'exploration de ces solutions n'est pas suffisante. En revanche, pour moi, il y a une chose qui est indispensable, c'est que, en même temps que doit se poursuivre la réflexion et la concertation sur la pertinence d'accords et ensuite, le choix du tracé, je crois qu'il est indispensable que parallèlement, vous vous sentiez en charge d'aider la réflexion locale sur ce que peut être ce territoire demain compte tenu de l'infrastructure que vous nous proposez et compte tenu de l'évolution des mœurs. Aujourd'hui, l'aspiration de la majorité des personnes n'est pas de rejoindre une mégapole.

Applaudissements

Il y a une forte mission d'aménagement du territoire et je crois que vous seriez à la hauteur de l'ambition qui est la votre si vous nous fournissiez un certain nombre de scénarios sur ce point.

Je vous demande de m'excuser de ne pas être plus précis, mais vous comprendrez que je fais un effort particulier pour être avec vous ce soir.

Applaudissements

Olivier KLEIN

Soyez-en donc remercié.

Deux points de réponses de la CPDP parce que les premiers mots que vous avez prononcés s'adressaient plutôt au débat public. A propos de la réunion de Brignoles effectivement, dans la toute première liste de réunions publiques que nous avons prévues, il n'y avait pas Brignoles. Dès que vous nous avez interpellés sur ce sujet, nous l'avons rajoutée sans problème. En même temps, vous avez vu les cartes de RFF, imaginez-vous si vous deviez saupoudrer les réunions sur la région. Cela crée forcément des frustrations. Nous avons choisi Brignoles et pas Saint Maximin. Il faut faire des choix. Il y a déjà 35 réunions publiques. Nous ne voulions pas en faire 70.

Deuxième point de réponse sur les suites formelles du débat - je ne l'ai pas précisé tout à l'heure -, à l'issue du débat, la commission a deux mois pour faire un rapport qui s'appelle : bilan du débat. En fait, il y a deux rapports. C'est un petit peu complexe. Nous allons donc faire un bilan du débat, présentant la manière dont cela s'est déroulé et les arguments qui ont été échangés de part et

d'autre. C'est un peu plus riche comme débat, et tant mieux. Nous avons donc deux mois pour faire ce rapport qui tombera au cours de l'été. Ensuite, il y a un test à Réseau Ferré de France à quatre mois pour dire publiquement quelle suite il entend donner au projet. Ces suites, cela peut être un arrêt du projet. Cela peut être le choix d'une ou des variantes proposées. Cela peut être la mise à l'étude d'une nouvelle variante qui serait apparue dans le débat. Dans les autres expériences de débat public qu'il y a eu à propos d'autres projets d'aménagement, nous avons vu tous les cas de figures. Donc tout est possible. Le projet n'est pas décidé. Aucune des variantes, à ma connaissance, n'a été choisie. Et puis, les variantes alternatives, c'est toujours possible.

Et puis, la Commission Nationale du Débat Public ne s'arrête pas tout à fait là. La Commission Nationale du Débat Public va continuer à garantir que la suite de la concertation, si le projet continue, respecte l'esprit du débat public, c'est-à-dire transparence, équité, les grands principes du débat public. Mais nous comptons interpellier l'ensemble des acteurs associatifs, élus et simples citoyens sur cette question : comment continuer la concertation ? Ce sera l'un des thèmes abordés lors des réunions de clôture du débat.

Maintenant, Michel Croc va répondre aux questions qui concernent le projet de RFF.

Michel CROC

Permettez-moi d'abord de faire une observation technique aux personnes qui sont autour de la salle. L'acoustique est telle que nous n'entendons absolument pas un mot de ce que vous dites.

Olivier KLEIN

Laissez donc s'exprimer Michel Croc. Je pense qu'il y aura suffisamment de questions diversifiées pour que tous les avis puissent s'exprimer.

Michel CROC

Monsieur le Maire, nous sommes tout à fait d'accord sur ce que vous dites sur l'aménagement du territoire et des transports. Ce dont nous nous sommes aperçus en travaillant avec les grandes collectivités, c'est que c'est un processus que nous allons pouvoir mener par étapes. Et d'ailleurs, vous avez très bien évoqué les deux échelles : celle régionale, celle du département, les Alpes-Maritimes d'une part, et d'autre part, ici, Brignoles. Il y a deux méthodes extrêmes pour faire de la planification. Il y a la planification comme on le faisait à la soviétique. On fait des plans d'urbanisme et de transport. Il y a la planification d'autres pays. On ne fait pas de plan. Mais on essaie entre les deux de faire avancer en même temps l'aménagement et les transports. Je dirais même, je ne peux pas dire que nous nous sentions en charge d'aider la réflexion locale, mais nous nous sentons en charge de réfléchir avec vous, au fur et à mesure des étapes du projet.

Olivier KLEIN

Nous allons prendre une question de la salle, donc le tirage au sort habituel... Il y a maintenant 41 questions qui ont été reçues. Là, c'est le numéro 10, Madame Roselyne Roux-Bacuzzi du Train Avenir Centre Var de Brignoles.

Roselyne ROUX-BACUZZI, Train Avenir du Centre Var

Je suis vice-présidente du Train Avenir du Centre Var. D'abord je remercie Monsieur le Maire de l'intervention que vous avez eue.

Même si une LGV traversait le Var sur le nord du département sur le centre, nous serions obligés de prendre de toute façon un moyen de locomotion pour rejoindre une quelconque gare. Je pense à la voiture. Qu'en est-il de la réouverture de la ligne Carnoules/Gardanne qui nous permettrait de ne plus utiliser nos véhicules ? Je note, Messieurs dames, que grâce à la LGV, notre ligne Carnoules/Gardanne a fait un bond en avant incroyable car beaucoup de gens avant confondaient le Train Avenir du Centre Var Carnoules/Gardanne avec le train touristique. Maintenant, ils ont tendance à confondre la ligne Carnoules/Gardanne avec la LGV. Ce n'est pas du tout pareil. Et j'essaie de leur dire tous les jours. Expliquez-nous comment nous, pauvres gens du Varois, après avoir subi une lézarde irrémédiable pour la fin des siècles, nous ferions pour accéder à la gare ? Les routes du centre Var sont déjà très encombrées. Merci.

Olivier KLEIN

La réponse de RFF sur deux points : l'accès aux différentes gares du réseau et la réouverture de Carnoules/Gardanne.

Bernard GYSSELS

L'accès aux différents points du réseau, c'est un point très important. Et c'est pour cela que dans l'hypothèse des gares nouvelles que nous proposons au débat, à chaque fois une gare nouvelle est située à l'intersection entre le projet et une la ligne classique existante.

Vous avez évoqué la réouverture de Carnoules/Gardanne. Je rappelle, et beaucoup d'entre vous savent ici, que Réseau Ferré de France a conduit des études de faisabilité sur ce que pourrait coûter la réouverture de la ligne Carnoules/Gardanne. Je pense qu'il ne faut pas confondre avec l'hypothèse, que nous avons regardé également, de pouvoir réutiliser ce couloir pour le transformer en ligne à grande vitesse. Et les éléments de ce rapport montrent que ce n'est pas la solution envisageable. Dans ces conditions, Carnoules/Gardanne reste donc une ligne qui pourrait être réouverte dans le cadre du développement des TER. Elle fait partie des études qui sont conduites par Réseau Ferré de France sur la réouverture d'un certain nombre de lignes. Nous avons assisté tout à l'heure à la réouverture de (*inaudible*). Dans tout ce projet d'étude de ce TER figure la réouverture de cette ligne. Nous avons fait des estimations. Je rappelle qu'elles sont dans le document que vous possédez. Le coût de cette réouverture, avec plusieurs hypothèses de dessertes TER, et donc nous avons indiqué que le coût de cette réouverture serait de 170 millions d'euros. Je rappelle que c'est la région du Conseil Général qui est l'autorité organisationnelle des transports et que RFF est associée à toutes ces études.

Olivier KLEIN

Nous prenons une question. Et puis nous donnerons la parole à notre interpellateur suivant qui est Monsieur Jean-Claude Manrique de la CAPRE. La question suivante est la question n° 5 de Monsieur René Martini de Brignoles.

De la salle

Je vais parler à la place de Monsieur Martini.

Le projet LGV n'est-il pas un moyen de chasser les Varois de chez eux, sachant que le projet LGV est surtout fait pour les gens venant de l'extérieur ? Nous sommes là en plein milieu. Nous allons devoir partir. Nous allons devoir quitter le beau département du Var pour pouvoir se reloger ailleurs puisque nous sommes en pleine crise du logement. Le prix du foncier est en train d'exploser dans le département. Nous n'allons pas pouvoir nous reloger. Il n'y aura plus de logement possible pour nous. La question, je la reformule, et je la repose au public aussi : Le projet LGV n'est-il pas un moyen de chasser les Varois de chez eux ?

Lise MERMILLOD

La première réponse que je voudrais faire, c'est que le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône n'ont pas attendu la LGV pour avoir des problèmes de foncier et de prix.

Olivier KLEIN

Laissez-la répondre. La réponse vous satisfait ou pas, c'est une chose. Mais écoutez au moins ce qu'ils ont à dire et espérez qu'ils écoutent aussi ce que vous avez à dire.

Lise MERMILLOD

RFF n'a aucune légitimité, aucune vocation d'aménageur ou autorité en termes de défense du territoire. RFF est là pour développer des infrastructures ferroviaires. Il le fait en concertation avec les collectivités. Cependant, évidemment quand on a fait des études pour le développement du projet de la LGV PACA, nous nous sommes dits : « Attention, est-ce que cela ne va pas avoir des effets négatifs sur le foncier ? ». Nous avons donc confié les grandes études à un bureau d'études en leur disant : « Essayez de voir et dites-nous ce qui se passe. » Les premières conclusions de ces études : ce n'est pas facile d'isoler les effets d'une LGV et les autres effets. Nous avons un exemple dans la région avec la LGV Med : Est-ce que l'on peut associer l'augmentation du prix du foncier à Marseille... ? » La réponse est non. La LGV Med a été accompagnée d'abord par des gros projets d'aménagement : Euroméditerranée. Elle n'est pas arrivée toute seule. Quand le bureau d'études est arrivée à ces conclusions, ils sont nous venus nous voir. Et nous leur avons dit : « Nous vous croyons moyennement. » Ils sont allés vers une étude pour comparer dans toutes les autres régions de France, dans toutes les autres communes de France, dans les villes de France. Il s'est avéré que l'augmentation du prix du foncier en région en France est partout un problème. Maubeuge est la ville où les prix du foncier ont augmenté le plus fort dans les cinq dernières années. Le ferroviaire ne s'est pas développé à Maubeuge. Par contre, ce qui s'est avéré, c'est ce que ce projet de LGV, comme tout grand projet d'infrastructure, pouvait être l'occasion de discuter de ces problèmes avec les collectivités, et l'occasion de penser l'aménagement du territoire très en amont et tous ensemble.

Olivier KLEIN

La parole est à l'interpellateur suivant : Monsieur Jean-Claude Manrique de la CAPRE, pour sept minutes.

Jean-Claude MANRIQUE, CAPRE, Association de sauvegarde des pays de la Sainte-Baume - Mont Aurélien - Plateau de l'Issole

Je disais que je suis un citoyen comme vous tous. Je me pose des questions comme vous tous. Aujourd'hui, j'ai encore entendu des choses qui me surprennent un petit peu. Le Monsieur de RFF a dit qu'il fera l'étude de l'impact sur l'environnement quand la ligne sera déterminée, c'est-à-dire quand on connaîtra le tracé. La question que l'on peut se poser : comment a-t-il pu déterminer le coût du projet ?

D'autre part, toujours du côté de RFF, compte tenu de ce qu'il a dit, je suis aussi surpris qu'une société comme cela n'ait pas une certification de qualité du style AFAQ. Et on peut se poser des questions sur le management de la qualité chez eux pour faire des travaux d'études. Et j'ai quelques interrogations sur les prix qui nous sont annoncés. Et je remercie la dame de la Commission Particulière du Débat Public qui nous a montré quelles sont les influences que cela peut avoir sur l'environnement de faire cette ligne LGV. En effet, un tunnel coûte plus cher que de mettre des rails sur... Elle nous l'a montré. RFF ne nous l'a pas montré.

J'ai supposé que le coût de la LGV par RFF tenait compte des coûts qui étaient engendrés par ce texte réglementaire. Cela coûte effectivement une fortune. Quand on fait un tunnel, cela coûte cher. Quand on fait des rues, cela coûte cher. Avec l'expérience du vécu, une LGV qui a été faite sur l'Est, sur Paris et Lyon, c'est tout une (*inaudible*). Au prix du kilomètre, cela ne revient pas pareil. Et ici, nous n'en avons pas encore l'expérience. Je dis donc : « Attention, vous êtes certainement loin de la réalité. »

Comme je suppose que l'on respecte, comme vous tous qui avez respecté les prescriptions des textes réglementaires, je me dis qu'*a priori* ils tiendront compte aussi de la charte sur l'environnement qui vient de paraître. On devra respecter dans les années à venir... Dans la charte de l'environnement, les deux premiers articles sont très explicites : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.* » c'est la première chose. Article 3 : « *Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir des atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement - ce que vous n'avez pas fait - et à défaut en limiter les conséquences.* »

J'ai des questions à poser à ce sujet. Vous, Messieurs de RFF, est-ce que vous pensez que c'est respecter la loi que de couper en deux une ville de 15 000 habitants comme celle de Saint Maximin ? On a vu que la largeur du tracé de 7 kilomètres présentée par cette dame allait de (*inaudible*) jusqu'au bourg de (*inaudible*) et que Saint Maximin prend toute cette place. Si vous passez dans le milieu, vous coupez la ville en deux. Cela va faire du bruit, des nuisances sonores. Il y aura des problèmes de santé. On ne respecte pas la loi. On vous l'avait dit : « On va mettre des murs antibruit, et puis vous n'entendrez pas trop. » Les murs antibruit, vous savez que dans notre région, toutes les villes et les villages sont encaissés dans les montagnes et dans les collines. C'est une configuration idéale pour la répartition du bruit. Bien souvent, la solution sera de faire creuser des tunnels, et de dépenser beaucoup d'argent.

Je reviens sur Saint Maximin. Il y a un autre aspect que vous oubliez aussi, c'est que la ville de Saint Maximin a quand même une basilique qui est classée. Et à 200 ou 300 mètres à vol d'oiseau, on va voir un TGV avec ses grands murs. Pensez-vous que c'est respecter la loi et le cadre de vie ?

Si vous vous étiez posés les vraies questions, c'est-à-dire celles qui correspondent aux textes réglementaires, et si vous aviez trouvé les vraies réponses, vous seriez arrivés au résultat que c'est irréalisable de faire une LGV parce que c'est trop cher, et c'est destructeur pour l'environnement.

Notre région est constituée de montagnes et de collines. Il y a donc beaucoup de viaducs, beaucoup de tunnels. La LGV détruira l'aspect naturel de notre paysage. C'est clair. Cela détruira les vignes et les terres agricoles. Là aussi, quand on fait un trou comme cela pour un viaduc, on prévoit de prendre beaucoup de terre. Et il faut dire que sur les coteaux, il y a aussi des vignes. Cela va détruire certainement nos vignes et nos terres agricoles. Nous avons vu aussi que cela pouvait nuire à la diversité de nouveaux gîtes touristiques. Comme l'a dit Monsieur à un débat, cela risque de modifier les conditions climatologiques. Cela se comprend. Quand vous avez des vignes qui sont en coteau ensoleillé, si vous faites une percée en deux percées, vous allez voir que tous les vents vont s'engouffrer dedans, et la qualité de la production de vos vins que vous aurez à la fin, que les viticulteurs ont mis une vingtaine d'année pour avoir..., n'auront plus la même qualité, mais sera remise en cause.

Je reviens sur l'article A de la charte de l'environnement : « *Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement et à défaut en limiter les conséquences.* » Je ne (*inaudible*) pas d'autre solution que de faire des tunnels, donc un coût encore élevé.

Comme on l'a dit tout à l'heure, aujourd'hui si on faisait l'exercice d'une économie de (*inaudible*), nous arriverions à la décision que ce n'est pas la peine de la réaliser, parce que cela coûte trop cher. La France est endettée de 10 000 milliards d'euros. Nous sommes accablés par les impôts. Vous voulez nous faire payer une LGV qui ne va servir pratiquement à rien. Pourquoi ? Il faut être raisonnable. Si vous regardez le problème, il faut vraiment se poser la question. Il ne faut pas faire n'importe quoi. Il serait temps que nos hommes politiques tendent l'oreille vers le peuple qui les a élus.

Monsieur Vauzelle, je ne le comprends pas trop. Il a fait un discours à Brignoles sur la réouverture de la ligne Carnoules. Or, à Marseille, lors d'une réunion de débat public, un des ses représentants a dit : « Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs. D'abord le TGV et après les TER. » Je m'excuse... Comme il peut être à l'écoute et répondre aux attentes du peuple (*suite inaudible*)...

Si cette LGV se réalise, ce sera à coup sûr une catastrophe écologique irréversible, que nous laisserons en héritage à nos enfants. Son but réel n'est rien d'autre que de satisfaire l'ambition de certains de nos dirigeants politiques. Son coût final sera exorbitant, les financements de la région à plat, et nos impôts insupportables. De la LGV, nous n'en voulons pas chez nous. Nous n'en voulons pas dans le jardin du voisin. Et nous n'en voulons pas dans le Var.

Applaudissements

Olivier KLEIN

Monsieur Manrique a commencé son exposé en posant un certain nombre de questions. Je propose à RFF de tenter d'y répondre. Il y a plusieurs questions sur l'environnement et les coûts financiers que cela représente.

Alain TRUPHEMUS

Je vais apporter une réponse sur l'estimation financière à ce stade des études et sur le coût du projet. Réseau Ferré de France a confié plusieurs études techniques à des bureaux d'études français spécialisés, dont un qui a réalisé la plupart des études, et qui est le bureau d'études Scétauroute. Je tiens à vous rassurer : Scétauroute est certifié ISO 9001. Comment les études ont-elles été réalisées pour faire une estimation du coût du projet ? Les différents éléments de coût ont été décomposés en une vingtaine de niveaux pour ce qui est le goudronnage, de terrassement, des tunnels. Ils ont donc fait une analyse cartographique donnant des ratios de coûts kilométriques suivant les portions du territoire et tout un tas de sous-parties du problème. Ensuite, ils sont bien évidemment allés sur le terrain pour se rendre compte des difficultés. Et nous sommes, nous, Réseau Ferré de France, venus également sur le terrain pour constater effectivement que ce projet, s'il est réalisable, sera réalisable d'un coût qui est, sans commune mesure avec le coût des autres projets en France. Nous avons bien pris conscience que ce projet devait se réaliser en Provence et dans le Var, entre Marseille et Toulon, et non pas dans une plaine du Bassin Parisien, sans population à proximité.

Sur la question de l'environnement et de la charte de l'environnement qui est aujourd'hui constitutionnelle, je pense que Réseau Ferré de France est porteur du développement durable. Réseau Ferré de France est porteur du développement du réseau ferroviaire pour proposer une alternative à l'utilisation quasi exclusive de la voiture, dont vous connaissez les effets, et notamment sur les problèmes de réchauffement de la planète. Ce sont aussi des problèmes qui concernent la biodiversité. Nous verrons comment l'Etat et le législateur en l'occurrence transcriront la charte de l'environnement dans les textes. Si nous décidons qu'il vaut mieux ne rien faire, ne pas développer le ferroviaire et construire des infrastructures routières... Le moment venu, je l'ai dit, jusqu'à l'enquête d'utilité publique qui déterminera très précisément quels sont les impacts, y compris quels sont les impacts sur la santé, à ce moment-là, nous serons capables de juger ce projet.

Bernard GYSSELS

Vous parlez de la LGV, que vous n'en voulez pas, que cela ne sert à rien. Je voudrais aussi rappeler pourquoi Réseau Ferré de France propose ce projet. Je rappelle les fondamentaux : c'est pour pouvoir développer les TER. Je crois que cela, il ne faut pas l'oublier. Et à côté de la ligne Marseille/Vintimille, il y a effectivement d'autres projets comme celui que nous avons cité tout à l'heure sur la réouverture de Carnoules/Gardanne. C'est une deuxième ligne qui permet effectivement de développer le TER sur la ligne...

Olivier KLEIN

Michel Croc peut apporter un complément, rapidement ? J'ai une petite question pour Monsieur Manrique. Il se trouve que je participe à plusieurs réunions de débat public : il y en a dans le Var, et

il y en a dans les Alpes-Maritimes. Et il se trouve que dans les Alpes-Maritimes, le peuple est un petit moins opposé au TGV. La question que j'ai à poser à Monsieur Manrique : comment résoudre les problèmes de transport dans la région ? La LGV est une solution proposée par RFF. Vous dites que vous n'en voulez pas. C'est votre droit. Moi, j'écoute. Qu'est-ce que vous proposez ?

Jean-Claude MANRIQUE

Il faut développer le transport maritime de fret entre l'Espagne, la France et l'Italie. Il faut savoir que cela marche très bien, et que cela tourne actuellement à 49 % de sa capacité. La SNCF, qui est le premier transporteur routier de France, ferait pas mal de mettre ses camions sur les bateaux. Il existe une technologie de trains pendulaires. Nous pourrions améliorer la ligne existante par quelques petits travaux. Quand je dis petits travaux, ils sont peut-être énormes mais par rapport à la LGV, on peut dire petits travaux. Nous pourrions faire quelques petits travaux et faire circuler les trains pendulaires à près de 200 kilomètres/heure. Aujourd'hui, à quoi cela sert de faire gagner une heure... ? De toute façon, au-delà de trois heures, on ne désenclave pas une ligne. De toute façon, ils seront au-dessus de trois heures. Mettons des trains pendulaires. Ils seront bien contents. Et nous, nous aurons gagné de l'argent. Il faut développer le TER. Il faut se pencher dessus. Les touristes en seront contents (*inaudible*), voir notre région.

Olivier KLEIN

Merci de votre réponse.

Michel CROC

Je pense que vous pourriez prendre quelques dossiers support qui sont au fond et aller voir sur Internet. Je pense qu'il y a beaucoup de points sur lesquels nous sommes en total désaccord. Quand Monsieur Manrique dit de développer le cabotage, c'est-à-dire le transport maritime, c'est exactement ce que nous proposons, puisque nous proposons de ne pas faire rouler des trains de marchandises sur la ligne que nous proposons de réaliser. On dit : « Ce n'est pas la peine. On met les camions sur les bateaux. Et il va d'Espagne en Italie. »

Deuxièmement, RFF, vous le savez, quand il a été créé en 1997, il a hérité de la dette de la SNCF. Dans nos études, nous ne sommes pas arrivés... Il va y avoir une expertise par les Suisses. Si les Suisses peuvent nous démontrer que l'on peut faire beaucoup mieux en dépensant moins, on sera ravi. Aujourd'hui, la technique du pendulaire permet de faire rouler des trains à 200 kilomètres/heure. C'est vrai. Mais il est extrêmement difficile de faire circuler sur la même ligne des trains qui vont par exemple de Toulon à Nice, à 200 kilomètres/heure, et des trains qui s'arrêtent... Pour le moment, notre estimation, c'est que sur les deux voies ferrées, la seule ligne, il n'y a que deux voies, qui vont de Marseille à Nice, nous n'arrivons pas à tout faire passer. A partir d'une réouverture d'une ligne, je vous rappelle que collectivement, nous pouvons être fiers : la région a réouvert une ligne : la ligne Cannes/Grasse est réouverte. Cannes/Grasse, ce n'est pas un tout petit truc, c'est 20 kilomètres dans une région où il y a beaucoup de monde. Il avait été prévu qu'il pourrait y avoir 3500 passagers par jour. Eh bien, au bout d'un mois, il y a déjà 2000 voyageurs par jour. Donc : ça marche. Et on n'est pas opposé ! Réouvrir Grasse/Cannes, c'est-à-dire réparer la voie, changer complètement la voie, l'électrifier, ça a coûté 3 millions d'euros du kilomètre. Il est donc évident qu'on est beaucoup plus favorable à faire tous les projets à

3 millions d'euros du kilomètre avant de se lancer dans des projets à 5 millions d'euros du kilomètre. Donc, on n'est pas si opposé que ça.

Olivier KLEIN

On va tout de suite passer la parole à Monsieur Garenne, au nom de Monsieur Pernoud, pour la réouverture de la ligne Carnoules/Gardanne.

Monsieur GARENNE, Président de l'association « le Train Avenir du Centre Var »

Alors, que l'assistance me pardonne, il y a une demi-heure, je ne savais pas que je parlerai à la place de Monsieur Pernoud. Je n'ai donc quasiment rien pu préparer.

Récemment, nous avons été invités à la région à un colloque qui avait pour thème la mobilité dans la région. Nous y avons entendu beaucoup de discours insipides, et pendant longtemps, on nous a parlé de l'irrigation du Var, en matière de transport bien entendu.

Alors, je veux bien... Je suis un simple d'esprit, mais je constate que la mobilité, l'irrigation organisée du Var, elle existe où ? Où il y a des hommes, sur une frange ridiculement étroite, sur le littoral. Comme à l'intérieur du Var, le centre Var où nous sommes, et le haut Var, on a tous le droit de crever ! Pendant ce temps, Monsieur Gaudin, maire de Marseille, a multiplié par cent le nombre de parkings, et je vous passe dans le détail le nombre des horodateurs, pour empêcher les voitures de venir dans sa ville. Sur le but, on ne peut pas le critiquer, il a tout à fait raison. Seulement, le problème, il est à l'envers, parce qu'il ne faut pas attaquer les effets, mais attaquer les causes.

Les causes, ce sont les travailleurs, les employés, les ouvriers du centre Var et haut Var, qui vont envahir - le mot n'est pas faible - les bassins d'emploi que sont Toulon, Nice accessoirement, Aix et Aubagne. En parlant d'Aubagne, la semaine dernière sur *France Bleue Provence*, je ne dirai pas son nom, il y a un conseiller régional qui a dit que c'était les habitants d'Aubagne qui envahissaient Marseille. Alors Aubagne est une ville respectable, mais je ne la savais pas aussi importante au point d'inonder Marseille de voitures. Figurez-vous que du jour au lendemain, que ce soit Saint Maximin ou Brignoles, trouveriez-vous normal que le maire mette des horodateurs pour empêcher les Brignolais de stationner dans leur propre ville ? Pour ça, il faut absolument donner des TER à toute la région, et le nombre des voitures fondra comme neige au soleil.

Dans les transports en commun actuels, j'ai appris dernièrement que le seul car à Besse-sur-Issole qui est prévu pour amener les ménagères au marché de Brignoles, il est à 6 heures du matin. Du coup, comme les habitants du centre Var et du haut Var, eh bien nous avons chaque jour, matin et soir, un mouvement de 80 000 voitures qui provoquent des bouchons, qui font perdre un temps considérable, et qui ruinent les ménages qui sont obligés d'entretenir trois ou quatre voitures : pour le père de famille, et les deux ou trois premiers enfants qui commencent à faire leurs études à Aix ou à Marseille.

Ceci provoque... Rendez-vous compte que nous sommes situés - par rapport à Marseille et Toulon - vous faites au minimum 130 kilomètres aller et retour pour chaque véhicule. Rendez-vous compte de la charge intolérable sur les foyers modestes où il y a trois voitures : 400 kilomètres avant d'avoir gagné un sou ! C'est honteux, c'est insupportable ! Pendant ce temps-là, vous avez une

ligne Carnoules/Gardanne, qui est roulante, et qui ne sert à rien ! Il faut donc la remettre en état, l'électrifier et nous fournir des TER.

D'autre part, récemment, Monsieur Pernoud, notre président, a parlé de l'ancienne ligne Meyrargues/Nice, le vrai Paris/Nice, qui passait au niveau de la Durance, et qui partait sur Peyrolles, Jouques, etc. Quelqu'un de RFF dont je tairai le nom a voulu faire de l'esprit en disant qu'on ne pouvait pas revenir au 19^{ème} siècle. Alors certes, il est facile de railler, surtout en public où l'effet est certain. Mais aussi de dérailler, entre guillemets, dans les faits. Qui aurait parié il y a vingt ans sur le retour triomphant des tramways ? Toutes des grandes cités de l'Europe de l'ouest se sont précipitées à les détruire, à détruire ces moyens de transport très pratiques que nous reconstruisons seulement maintenant, et à grands frais. Seuls les pays faiblement développés ont dû - pour leur plus grand bien - garder les leurs. Pour des raisons tout à fait autres au siècle dernier, il serait pourtant très sérieux de reprendre en considération ce Central Var de l'époque qui traversait dans le haut Var. A ce moment-là, Carnoules/Gardanne serait ouverte, fournissant des TER - on peut réaliser ce plan dans les cinq ans à venir, à condition que les gens soient francs du collier et veuillent faire quelque chose de bien.

Dans le même temps - quinze ou vingt ans - le vrai Paris/Nice passant par Meyrargues/Nice, c'est la ligne la plus directe, pourrait être reconstruit. Je vous rappelle que les ballasts existent toujours. Malheureusement, les voies ont été enlevées, bien entendu. Les ballasts existent toujours, et ne nécessiteraient donc pas de balafrer le paysage, ce que l'on veut nous imposer actuellement. Je suis un étranger, mais je trouve la Provence trop belle pour la saccager !

Pour résumer : la ligne Carnoules/Gardanne réouverte, fournissant des TER à tous les travailleurs de la région, la ligne Meyrargues/Nice fournirait à ce moment-là le passage direct le plus économique existant déjà pour fournir et activer les TGV pour Nice, seulement à ce moment-là, on pourrait parler d'une irrigation cohérente du Var.

Olivier KLEIN

Alors, sur Carnoules/Gardanne, un certain nombre d'éléments nous a été apporté. Par contre, sur la ligne de Meyrargues, on n'en a pas du tout parlé. Quelles réflexions ça vous inspire ? Pourquoi n'est-elle pas dans le scénario ?

Bernard GYSSELS

Je suppose que vous évoquez la ligne qui a été fermée en 1951, je crois, et qui date de la fin du 19^{ème}. En fait, c'est une ligne qui partait de Nice, qui rejoignait Grasse, Draguignan, et qui allait rejoindre la ligne de Durance au niveau de Meyrargues. Là, je pense que c'est une ligne avec les caractéristiques de celles réalisées au 19^{ème}, et qui ne me semble pas devoir être réaménagée pour répondre aux soucis de la grande vitesse. Par contre, vous savez qu'il y a dans les scénarios un scénario qu'on appelle haut Var, et qui est... Je suis passé très rapidement dessus tout à l'heure. Il y avait un scénario que nous appelons haut Var, et qui rejoint le plus rapidement possible, notamment Turin, Durance, et en direction des Arcs et du (*inaudible*). Bon, mais je ne pense pas qu'il soit possible pour ce couloir de ligne à grande vitesse, de réaliser la liaison. C'est un des scénarios sur trois axes, qui va de la zone de Durance, et qui se débranche assez haut par rapport à la ligne TGV Méditerranée. Vous voyez qu'il y a un couloir qui va tout droit, qui passe près de Meyrargues, au nord d'Aix en Provence, et qui va le plus rapidement possible en direction de l'est Var.

Effectivement, ce couloir rappelle la ligne ancienne qui a été réalisée fin 19^{ème}, début du 20^{ème}. Je pense que ce sont des caractéristiques complètement différentes, et la problématique, me semble-t-il, est également très différente.

Olivier KLEIN

Il n'y a aucun tronçon de cette ligne qui serait réutilisable dans un scénario Durance/haut Var ?

Bernard GYSSELS

Je ne pense pas.

Olivier KLEIN

On va prendre une autre question.

Jean-Claude MANRIQUE

On préfère saccager la nature en faisant de nouveaux tracés. Alors que ce tracé-là, comme le Carnoules/Gardanne, il existe.

Olivier KLEIN

La question 20 est posée par Monsieur Jérôme Picavet.

Jérôme PICALET, association Environnement Var

Ma question concerne la plaine des Maures. La plaine des Maures fait partie des sites classés, protégés de la région varoise, dont on nous régulièrement qu'ils doivent être protégés d'une manière spécifique. Mais la plaine des Maures réunit des particularités tout à fait extrêmes et qui sont reconnues au plan européen. Etant donné que ces arrêtés de protection européens et nationaux - très stricts - nous amènent à avoir des remarques régulièrement de la part de la Commission européenne, pour la non-application ou insuffisance d'application et de respect de ces lois de protection sur ces zones protégées, on se pose la question : quels arguments allez-vous employer auprès de cette commission d'enquête pour pouvoir passer, avec des dégradations énormes dans cette plaine.

Olivier KLEIN

Alors, la réponse de RFF, et ensuite, je reprendrai la parole.

Jérôme PICALET

Pour un projet qui n'est pas européen, pour un projet qui est régional !

Alain TRUPHEMUS

Je vais vous parler du réseau Natura 2000. Effectivement, la plaine des Maures fait partie du réseau Natura 2000, et il y a aujourd'hui une protection qui s'appelle une ZPS, une zone de protection spéciale, qui est la concrétisation du réseau Natura 2000, puisque cette zone est aujourd'hui protégée dans le droit français. Alors, si...

Jérôme PICALET

Et européen !

Alain TRUPHEMUS

Oui, mais dans le droit français...

C'est aussi eux aussi qui nous imposent des contraintes très importantes.

Alain TRUPHEMUS

Alors, je pense que la France est régulièrement condamnée, je ne sais pas si elle a réellement eu des condamnations monétaires. En tout cas, on nous accuse effectivement de ne pas aller vite dans la mise en place du réseau Natura 2000. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, quand on prend l'aire d'étude sur la carte projetée, un tiers de l'aire d'étude - plus de 30 % - est concerné par réseau Natura 2000. Un tiers de l'aire d'étude devrait aller dans ce réseau. Et l'Europe nous accuse de traîner des pieds, et de ne pas aller assez vite dans la transcription dans le droit français - parce que c'est bien là le problème, c'est que la France n'a pas encore mis en œuvre dans sa législation ce réseau. Voilà. C'est une insuffisance d'application des règles de protection.

Ensuite, Réseau Ferré de France devra se conformer aux règles de la législation dans toutes les zones du réseau Natura 2000. Alors Natura 2000, c'est un réseau constitué en vue de la protection de la biodiversité. Les zones sont inscrites dans le réseau en raison de leur qualité biologique, qualité des habitats et qualité des espèces qui sont sur ce site-là. Et l'objectif de gestion de site - parce qu'un site Natura 2000 n'est pas un site dans lequel rien ne se passe, dans lequel tout est figé. Dans le réseau Natura 2000, par exemple, l'activité de chasse est autorisée. (*Brouhaha*) Ce sont les documents de gestion de ces sites qui sont établis en concertation avec tous leurs utilisateurs, qui prévalent le jour où on veut faire un investissement.

Si maintenant on veut faire naître un projet du type de celui d'une LGV dans un site Natura 2000, eh bien on n'a pas d'interdiction formelle, il faut par contre prouver l'utilité publique du projet, il faut prouver l'absence d'autres solutions alternatives, et enfin, si le projet est malgré tout décidé, il faut...

Jérôme PICALET

C'est un endroit dans lequel se trouvent les derniers animaux appelés tortues d'Hermann sur le plan européen. Quels sont nos arguments pour dire : on va passer à travers et détruire à cet endroit ? C'est ça la question.

(*Inaudible*) d'une autoroute, et cela pourra faire jurisprudence : l'autoroute a été arrêtée en milieu de construction, car elle allait compromettre la vie de certains scarabées qui étaient protégés. L'autoroute a été arrêtée.

Alain TRUPHEMUS

Tout à fait. Mais ça n'a rien à voir avec le réseau Natura 2000. Sur le territoire français, il y a des espèces protégées parce qu'elles sont menacées de disparition... (*Brouhaha*).

Olivier KLEIN

Madame Previu, pour sept minutes d'intervention.

Madame PREVIEU, Présidente de l'Association de Protection du Site Brignolais

Je remercie la Commission nationale du débat public a bien voulu venir à Brignoles pour nous demander si nous jugeons opportun la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer qui permettra au TGV de traverser la région Rhône-Alpes. A Brignoles, une grande partie de la population reste convaincue que le TGV ne passera pas ici. Et il faut bien reconnaître que le tracé sur lequel nous nous trouvons n'est pas souvent représenté dans la presse. Vous l'avez d'ailleurs vu ce soir encore une fois. Mais cette partie de la population se trompe, et je vais vous dire pourquoi.

Bien que nous soyons réunis ce soir pour ne parler que de l'opportunité de la création d'une nouvelle ligne TGV, il faut savoir ce qui importe d'abord aux gens qui se sont déplacés, c'est de savoir s'ils vont être personnellement touchés par ce projet. Alors je m'en excuse, mais je ne vais pas vous rassurer. J'aimerais vous dire mon inquiétude. Tout d'abord, il faut savoir que ce sont nos gouvernants qui, le moment venu, choisiront un tracé parmi un grand nombre, qui couvre presque tout le département. Il y a quinze ans, Monsieur Léotard voulait le TGV Provence passant par Fréjus, et il a essayé de nous convaincre des vertus de la vitesse, qui permettait aux parisiens par exemple de venir habiter en Provence.

Aujourd'hui, la priorité actuelle, c'est d'une part de faire plaisir à Monsieur Falco qui réclame à corps et à cris le TGV à Toulon, et d'autre part, à Monsieur Estrosi qui le réclame à Nice avec autant de vigueur. Leurs arguments : le progrès. On nous dit que c'est pour nous une grande chance, un grand progrès, et qu'il ne faut surtout pas laisser passer cette opportunité. On va jusqu'à nous qualifier de « Provençaux imperméables au progrès ». Nous qui n'avons rien fait que de nous interroger justement sur cette opportunité. Je vous rassure : on va vous donner la réponse. On nous dit qu'il est indispensable pour assurer notre avenir que des gens - pour la plupart des touristes - puissent arriver plus vite à Toulon - avec un gain de temps de quinze minutes - et plus vite à Nice - avec un gain de temps d'une heure. On oublie de nous dire qu'à l'heure actuelle, la vitesse n'est plus un argument commercial. En effet, les voyageurs ont tendance à privilégier les horaires respectés, et des services de confort nouveaux lors de leurs déplacements. De la même façon, ils veulent des trajets au moindre coût, et les liaisons aériennes Paris/Marseille et Paris/Nice sont très compétitives par la navette Air France ou Easy Jet.

Le gain de temps. L'affirmation qui consiste à dire que le TGV arriverait dans une nouvelle gare en raccourcissant le temps de parcours par rapport à la situation actuelle est une fausse affirmation. Dans ce cas de figure, une gare TGV dans une zone rurale - donc forcément éloignée des centres-

villes - obligerait les voyageurs à emprunter d'autres moyens de locomotion pour arriver à Toulon par exemple, et y passerait un certain temps - pour ne pas dire un temps certain : 15 minutes dans le meilleur des cas. Alors, où est le gain de temps ?

C'est pour cela que nous pensons que le tracé sur Toulon ne devrait pas être retenu. Pour aller plus vite à Nice, ils passeront là où passent toutes les voies pour aller des Bouches-du-Rhône aux Alpes-Maritimes. Ils passeront par Brignoles. Nous avons la N7, nous avons l'autoroute, sans parler du gazoduc et l'oléoduc. Il paraît évident qu'ils choisiront de passer par ce qu'ils appellent un canal de nuisances. Merci pour ce terme peu flatteur qui qualifie notre lieu de vie.

Le passage de la LGV sur Brignoles. La ligne TGV à Brignoles, cela veut dire : le nivellement des collines qui se trouvent à l'adret. Ce passage en montagne permettra au bruit de se répandre dans la vallée.

Nous avons élevé des pylônes électriques monstrueux pour alimenter la vallée, la création de nouvelles carrières, des tas de remblais, de bassins de rétention. Le détournement, voire la disparition des nappes souterraines, la perte pour les chasseurs de l'un des rares territoires boisés sur notre commune. Bref, nous assisterons à une révolution complète de notre environnement. Ce qui nous fait dire aujourd'hui que le danger est grand, c'est que nous savons que RFF a déjà contacté Escota pour avoir les études de terrain qui avaient été faites lors de la construction de l'autoroute.

On nous dit aussi que les lieux qui doivent accueillir les relais électriques sont à l'étude. De même la desserte électrique du projet qui passe à Brignoles y figure en bonne place. Quand on a mesuré l'étendue des dégâts que pourrait subir notre vallée, il convient de prendre un peu de recul et de réfléchir pour savoir si nous sommes bien dans le cadre de la sacro-sainte utilité publique.

En conclusion, la vérité qui s'impose est claire : la création d'une LGV dans le Var - qu'elle passe à Brignoles ou ailleurs - n'apportera aucune amélioration pour les Varois, où qu'ils habitent. Ce qui est sûr, c'est que ce projet - s'il se réalise - nous apportera une somme de nuisances sans un seul avantage. De plus, cerise sur le gâteau, c'est nous les Varois qui devons payer sa construction et peut-être aussi son entretien futur.

Alors, Messieurs les décideurs, sachez que ce projet monstrueux, nous n'en voulons pas. Nous ne voulons pas voir saccager notre belle Provence par des tranchées, des carrières et des monticules de remblais, des relais électriques, en n'oubliant pas les pylônes électriques.

Si vous êtes pressé, ce n'est pas en Provence qu'il faut venir : ici, le temps a une autre valeur, mais surtout la qualité de vie a une autre valeur. Ne venez pas compromettre la biodiversité de nos régions. Aidez-nous plutôt à maintenir cet équilibre déjà compromis entre l'agriculture et les forêts d'une part, et l'urbanisation d'autre part. Aidez-nous aussi à maintenir l'équilibre entre les gens du pays et les nouveaux arrivants. Si Nice s'estime enclavée, il existe d'autres solutions pour les aider à se rapprocher des capitales européennes. Et ces solutions ne passent pas forcément par la France, et ne portent pas l'obligation de s'attaquer au Var. Si nos élus locaux veulent bien se retrousser les manches, et réfléchir tous ensemble au bon moyen pour améliorer le trafic intra muros de la région PACA, par exemple les TER, nous serons avec eux, et nous serons d'accord pour en payer le prix. Parce que nous autres considérons... Depuis que le débat est ouvert, de plus en plus de citoyens sont informés de ce projet monstrueux. Ils se mobilisent. Et des associations sont ouvertes à tous ceux qui s'inquiètent sur leur devenir.

Je vous remercie de votre attention.

Maryse ARCHAMBAULT

Je vais répondre du point de vue de la SNCF. Un certain nombre de points ont été énoncés par Madame, et je vais répondre en vous faisant partager un peu notre expérience.

A quoi sert le TGV, et à qui ?

Sur le « à quoi ? », on a largement parlé depuis le début de la soirée du fait que, avec une autre ligne où on ferait passer les TGV, on pourrait développer les TER. Je voudrais vous apporter l'expérience d'aujourd'hui, de la ligne ouverte qui exporte les TER. Aujourd'hui, sur cette ligne Marseille/Vintimille, on fait effectivement passer à la fois les TER, les TGV et les trains de fret. On n'a aujourd'hui plus de place pour faire passer d'autres TER. On ne peut donc pas développer plus de TER avec la ligne existante. La preuve de ça : si vous prenez le TER, peut-être que vous avez pu voir qu'on a du mal à assurer une bonne régularité de notre offre TER, parce qu'on a trop de circulations qui se bousculent l'une l'autre. Sur l'ensemble des régions TER de toute la France, c'est la région PACA qui a le moins bon taux de régularité.

Il y a donc un préambule qui est de vouloir développer le TER en faisant une deuxième ligne. Alors, sur la ligne TGV - si on la faisait - à quoi elle servirait ? Elle servirait à la fois à 80 % des gens qui aujourd'hui prennent leur voiture ou qui prennent l'avion, et aussi à améliorer le voyage des autres voyageurs. Je ne peux pas vous dire que cela n'amènerait pas plus de voyages. Plus on abaisse le temps, plus on amène de voyages. Je vous ai dit tout à l'heure qu'on estime à 3 millions de voyageurs induits par ce projet. Sur ces 3 millions on estime en reprendre 1,5 million à l'aérien, 0,5 million à la route, et 1 million de voyageurs induits.

Maintenant, le dernier point : « à qui cela profite ? » qui sont les voyageurs qui l'utilisent aujourd'hui ? Moi, j'ai une étude faite récemment. Si on prend Toulon, à Toulon, il y a le TGV...

Lucien MACARIO

Quelle est la source de l'étude ?

Maryse ARCHAMBAULT

La source de mon étude, c'est une enquête photo de la SNCF. On a enquêté 50000 voyageurs, en mars 2004.

Aujourd'hui, à Toulon, 40 % des voyageurs qui prennent le TGV à Toulon nous disent le faire pour des raisons personnelles et privées. Ce ne sont pas des touristes. Et il y a aujourd'hui 21 % des gens qui prennent le TGV à Toulon qui sont des touristes. La moyenne des gens qui prennent le TGV ne sont pas en grande majorité des touristes. Ce sont des gens qui voyagent pour le privé ou les loisirs, et qui préfèrent prendre le TGV parce que le parcours est court.

Madame PREVIEU

Mais vous savez qu'au-delà de trois heures, le train n'est plus du tout compétitif. Et le temps de parcours du Paris/Nice serait supérieur. L'avion, à ce moment-là reste donc beaucoup plus compétitif.

Maryse ARCHAMBAULT

D'abord, la question de la compétition, c'est une question de temps de trajet. L'avion, c'est bien, ça fait du point à point, ça met 1 heure 30 entre Nice et Paris. Mais si vous habitez à côté de l'aéroport de Nice et à côté de l'aéroport de Roissy, tout va bien. Si vous habitez plus loin, c'est déjà plus difficile.

Je voulais vous faire savoir que l'objectif de la SNCF, c'est d'être au plus près des populations. Si on fait des lignes nouvelles qui ne vont pas à la population ça ne servira à rien. Il y a les gares actuelles en centre-ville, et la ligne classique pour approcher au plus près des populations. Notre objectif, c'est justement le temps de parcours, pour qu'il soit le meilleur, pour rester compétitif par rapport à l'avion.

Alors, oui, vous avez raison, Madame : le temps du Paris/Nice sera supérieur à trois heures, mais le temps annoncé - dans le meilleur des scénarios - est de 3 heures 40, et tous les trains ne vont pas aller à cette vitesse. Donc, la moyenne du temps de parcours pour Paris/Nice sera autour de 3 heures 50, 3 heures 55.

Sur le marché entre l'avion et le TGV, aujourd'hui, à Nice, on a des voyageurs, sur le TGV met 5 heures 35 et on a à peu près 20 % des parts de marché. Avec un temps de parcours qui approche les 4 heures, on atteindra à peu près 50 % des parts de marché. Alors, c'est moins que sur le Paris/Marseille. Là, il y a trois heures de temps de parcours. On est à 64 % de parts de marché.

Olivier KLEIN

Merci. On passe la parole à Monsieur Lhommeau, et ensuite, on prendra des questions jusqu'à la fin de la séance. C'est parti pour sept minutes.

Jean-Claude LHOMMEAU, Comité Local d'Initiative Public, CLIP de Garéoult

Le CLIP de Garéoult est présent dans toutes les manifestations, dans toutes les réunions, dans tous les regroupements, et également sur des stands sur les marchés. Nous sommes partie prenante dans toute l'agglomération pour l'information concernant la LGV. Ceci pour vous dire que, en préambule, je vais énormément chagriner Madame Rault, parce que les affirmations qui concernent la partie paysagère de ce que représenterait une ligne LGV sont mises à mal.

J'ai donc la charte sur l'environnement que mon voisin de gauche a déjà exploitée. Je vais vous lire quelque chose qui est bien plus important à mon sens, et qui est le préambule.

« Le peuple français, considérant que [...] la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation... »

Je vous laisse juges. Vous allez pouvoir regarder les projections. C'est juste une petite mise en bouche, si je puis dire. C'est écrit dans le texte ce que seraient réellement les contraintes pour faire passer une ligne LGV, qui forcément, lorsqu'il y a une courbe, fait au minimum sept kilomètres de rayon. Les pentes maximum acceptées par le TGV sont de 3,5 %. Vous voyez déjà par rapport au relief de notre région, qu'on a tout faux.

Il y a une technique qui a pour but de pouvoir couper des tranches de colline, ce qui est évidemment une gêne pour le passage du TGV, et par conséquent, pour éviter d'avoir trop de mouvements de terre, on va remblayer. Vous n'avez qu'à imaginer.

Bien évidemment, on ne parle plus d'écoulement de flux de circulation et des contraintes traditionnelles. Ici, une petite explication purement technique, pour réduire l'ampleur de mon propos qui concerne les déplacements. Vous pouvez constater que nous sommes à 2,4 millions de tonnes de ballast, et sur les collines, vous n'avez qu'à regarder ce que cela va donner. Je vous laisse découvrir la chose. 2,4 millions de tonnes de ballast, cela va correspondre en fait au débit d'une grande carrière comme celle de Revest qui est autorisée à extraire 2,5 millions de tonnes. Autrement dit, pour construire, de toute façon, on aura la création de carrières dans la région.

Un bienfait n'arrivant jamais seul, il faut assumer les transports des agrégats. Beaucoup de déblais ne sont pas évacués.

Alors, l'explication que vous a donné La charmante paysagiste se trouve battue en brèche, parce qu'on a constaté que tout au long de certains tracés de la LGV, nous sommes loin de la réalité des éléments qu'on nous expose.

Voilà la chose telle qu'on peut la concevoir : le TGV est placé tout en haut. Le monticule que vous voyez devant, c'est un déblai qui est le long de la voie. Derrière, c'est la route qui devient visible. En fait, cela modifie complètement les paysages, les tracés, les reliefs. La plupart du temps, quand il n'y a que des terres, on ne sait pas trop quoi faire, ni comment faire, les charrois de camions incessants causeraient d'autres nuisances à la population riveraine. C'est bien plus simple de les déposer là.

Et vous avez également 110 fois le TGV qui passe exactement en plein milieu. Alors, là encore, vous pouvez vous interroger sur le respect de l'environnement. Messieurs de RFF, comment faites-vous pour contourner les lois de la République française ? Donnez-nous la recette.

Là, c'est autre chose. Personne ne parle de toute l'infrastructure nécessaire pour construire une LGV. Cela ne se fait pas tout seul. Là, on assiste à quelque chose qui est tout à fait intéressant et intelligent de la part de RFF - ça me paraît tout à fait normal d'ailleurs - c'est une base de travaux.

Les matériaux, c'est une chose, mais les engins nécessaires, le flux en matériel qu'il faut apporter et tout, implique une première infrastructure. On a par exemple là quelque chose qui était assemblée à une gare de triage. A côté, on va pouvoir stocker des engins, des matériaux, tout ce que l'on va pouvoir amener. Tout ce qui peut être amené par voie ferrée va l'être. Cela implique donc une emprise supplémentaire dont RFF ne parle jamais. On appellerait ça aujourd'hui, en termes modernes, des dégâts collatéraux. Encore, quelques dégâts collatéraux sont bien évidemment obligatoires. D'abord, il faut du courant. Depuis très longtemps on s'interrogeait sur certains tracés de la ligne de transport à très haute tension. On a passé des lignes de 400 000 volts. On parle de Boutre-Carros. On parle d'une ligne très haute tension dans le Verdon, tout cela évidemment dans les environs d'un site classé et protégé. Et on se rend compte aujourd'hui qu'il est tout à fait naturel d'avoir du courant pour alimenter les TGV qui circuleront. Et comme nous avons besoin de courant et que les lignes de transport vont se trouver à être édifiées en même temps, un bienfait n'arrive jamais seul, on a des postes de transformation et on a des sous-stations pour alimenter nos TGV. On a des perturbations directes, des perturbations sur l'ensemble des lignes de transport. Mais beaucoup plus grave, on ne parle absolument pas des perturbations et des problèmes techniques.

En dessous, vous avez le même exemple de décaissé avec les bassins de rétention. Il y a un alignement encore qui se (*inaudible*) d'écoulement des eaux naturelles et de la circulation des eaux de surface. On est obligé de les drainer et d'avoir des bassins de rétention tout au long. Bien évidemment, on n'en parle pas parce que ça fait un peu désordre dans le paysage.

Là, il a fallu avoir des accès de sécurité. Voilà un exemple d'un tracé qui est lui-aussi à dommage collatéral, c'est-à-dire que dans les coûts qui sont donnés, RFF n'annonce pas les coûts de l'ensemble des dessertes de raccordement sur les réseaux routiers existants. On ne parle pas des coûts d'emprise pour les gares ferroviaires. Nous n'avons vu de trace nulle part du détail financier mettant en exergue l'ensemble des coûts de ce qui est autour de la construction de la LGV. Peut-être est-ce un oubli ?

Voici donc l'envers du décor qui est en fait l'emprise de leur accès sur la partie sécurité de la ligne. Je pense que ce sont les descendants qui vont être concernés par des lignes qu'ils auront à financer eux-mêmes, qu'ils n'auront jamais décidé puisque c'est nous qui sommes en train de décider.

L'impact sur l'environnement, l'affaire est très simple : l'environnement c'est notre organe de vie. Nous nous devons de le préserver et de transmettre une vallée viable aux générations futures. Cet environnement appartient donc déjà à nos descendants. C'est le sens même de la loi constitutionnelle sur l'environnement promulguée par le Président de la république.

En conclusion, les différents projets LGV ne nous satisfont pas. Ils contournent les lois sur la protection de l'environnement. Ils ne répondent pas à nos attentes. C'est pourquoi nous demandons la modernisation et l'aménagement de tous les réseaux existants afin d'y faire circuler les trains rapides et à moyenne vitesse, pendulaires ou autre système. Je vous rappelle que quand on vous dit aujourd'hui « qualité des trains à grande vitesse », c'est totalement faux pour le tracé qui nous est proposé. Le TGV ne sera jamais à sa vitesse maximum compte tenu du tracé, compte tenu du fait qu'il y aura des tunnels et qu'il est limité en vitesse dans tous les tunnels. Et il y a beaucoup trop de gares et d'arrêts prévus par rapport au tracé actuel, et il ne sera donc jamais à grande vitesse. Il sera tout au plus à moyenne vitesse. Alors utilisons les voies existantes avec des trains à moyenne vitesse. Je voudrais ajouter à ce propos : Messieurs les décideurs, écoutez les citoyens, ne détruisez pas nos régions au nom du profit.

Olivier KLEIN

Un tout petit mot de Didier Corot, pour la CPDP, sur les finalités de l'étude Hanrot & Rault qui n'est pas une étude de RFF.

Didier COROT

Effectivement, il faut bien préciser que la CPDP a demandé une étude des conséquences environnementales et paysagères, et non pas des préconisations de ce que vous avez utilisé (*suite inaudible*).

Olivier KLEIN

C'est bien à RFF de répondre sur les changements environnementaux du TGV et c'est Bernard Gyssels...

Un intervenant

Pour nous le problème est exactement le même, que ce soit l'un ou l'autre, c'est nous qui subissons tout cela.

Michel CROC

Je propose que l'on montre par exemple ce que peut devenir la circulation routière sur une route et l'évolution des temps de parcours sur l'autoroute comparée aux temps de parcours que pourront faire des TER GV. Nous sommes d'accord. Si nous pouvons faire un pendulaire sur la ligne, très bien. Comme on n'a pas trouvé la solution, on proposera une nouvelle ligne en augmentant la comparaison. En attendant de vous remettre le document, je vais quand même me permettre de réagir quand Monsieur Lhommeau dit que RFF n'applique pas les lois, ce n'est pas possible. Je ne peux pas laisser dire cela.

Bernard GYSSELS

Je voudrais revenir et vous rappeler que RFF a confié une étude d'insertion d'une ligne à grande vitesse et qu'elle est disponible sur le site de la CPDP. Je vous renvoie à cette étude sur l'insertion d'une ligne à grande vitesse dans le paysage urbain. Et nous avons aussi une étude sur les retours d'expérience de l'insertion de la LGV méditerranéenne.

Si nous pouvions revenir à la diapositive qui montre qu'à proximité de l'axe du TGV il y a un merlon complètement dénudé, je peux vous dire que ça ne fait pas partie du tout du projet. La photo avec le tas de terre, cela n'a rien à voir avec le projet. Et ce tas de terre avec Réseau Ferré de France. S'il vous plait, ne vous trompez pas d'objectif.

Jean-Claude LHOMMEAU

Mesdames et Messieurs de RFF, je vous propose de longer leur voie à pied et d'aller observer aujourd'hui ce que représente la LGV. C'est simple. On discutera après.

Bernard GYSSELS

Tout à fait. Je vous propose de venir avec nous. Lorsque vous utilisez des photos d'insertion, notamment le positionnement des clôtures, effectivement, il faut bien créer des accès pour l'entretien, la maintenance, etc. La ligne est clôturée tout au long du parcours et de temps en temps il y a des portails que l'on puisse accéder à la ligne.

Olivier KLEIN

Et sur la saturation routière, très rapidement.

Bernard GYSSELS

C'est une des cartes que j'ai présentées tout à l'heure, où je montrais qu'autour des grands axes la saturation serait inévitable. Si vous pouvez nous aider à monter une réponse, ce serait bien volontiers que nous travaillions ensemble.

Jean-Claude LHOMMEAU

Ce qui est montré là, c'est de gare à gare, ce n'est pas de ville à ville. Et dites-moi comment vous faites pour gagner 8 minutes pour faire une gare à Cuers et, vous reprenez votre voiture pour mettre 1 heure 10 pour rentrer dans Toulon.

Bernard GYSSELS

Il y a bien sûr des cas particuliers et nous l'avons dit. C'est une complémentarité. Vous savez pourquoi ces gares nouvelles sont proposées, c'est bien pour faciliter l'accès au réseau ferroviaire et que vous puissiez mieux prendre le train.

Olivier KLEIN

Une question de Monsieur Philippe Caruso de Néoules.

Philippe CARUSO

Je vous remercie de me donner la parole. Je ne sais pas si vous avez lu le papier sur lequel j'ai marqué la question. C'était une petite pointe d'humour de mauvais ou de bon goût, je ne sais pas. C'était une réflexion sur le TGV : ne serait-ce pas en fait le nouveau petit train pour les pièces jaunes de Bernadette ?

La LGV va consommer beaucoup d'énergie. On l'a vu sur les différents schémas. Combien va précisément consommer le TGV ? Et quelle source d'énergie allez-vous utiliser pour alimenter le TGV ? Et comparativement, quelle est l'énergie consommée par rapport à celle dépensée quotidiennement par une ville ou un habitant de la région ? Nous sommes de plus en plus dans des considérations sur les consommations d'énergie. On nous donne des instructions concernant les économies qu'on doit faire sur l'énergie, sur l'eau et compagnie. Combien le TGV, comparativement, va-t-il consommer ?

Bernard GYSSELS

Le réseau de transport d'électricité nous a communiqué... Je rappelle le total. Quatre sous-stations seraient nécessaires par rapport aux besoins présentés par le Réseau Ferré de France : une dans les

Bouches-du-Rhône, deux dans le Var et une dans les Alpes-Maritimes. Ces consommations représenteraient 1 % de la consommation du département du Var et des Alpes-Maritimes. J'ai simplement le pourcentage par rapport à la consommation du département du Var et des Alpes-Maritimes.

Olivier KLEIN

Puisque la question a été posée par écrit, il y aura une réponse écrite qui sera publiée. Madame Macario ?

Mélanie MACARIO, Centre d'urbanisme d'Aix-en-Provence

Je me réjouis d'abord de la décision qui a été prise par la Commission d'une part de prolonger le débat jusqu'au 8 juillet, mais surtout de demander des études complémentaires. Et je vous en remercie infiniment. Ces études portent sur la nécessité et la possibilité d'améliorer la ligne actuelle, qui effectivement n'a pas du tout été envisagé ou très peu, ou sur la possibilité de combiner les lignes nouvelles et les lignes existantes, ce qui nous paraît particulièrement intéressant. Sur ce point, je voudrais quand même souligner que le rapport rendu à la Direction générale de l'urbanisme et de l'habitat, qui date de 2002, porte sur des études urbaines préalables. Et ce rapport constate l'importance modeste des études préalables dans les investissements liés aux grands projets d'aménagement. Vous n'êtes pas les seuls. Les établissements publics, tout ce qui est diligenté par l'Etat...

Je me permets d'insister sur le fait que les études préalables constituent avant tout un moyen de mieux dépenser. Le problème que nous retrouvons absolument partout est le suivant : il n'y a pas assez d'argent pour les études. Cela m'étonne peu si j'en crois les derniers articles publiés sur le déficit de RFF. Vous l'avez-vous-même mentionné. Vous avez hérité des dettes de la SNCF et vous en êtes, je crois, à 27 milliards d'euros de déficit. C'est fort décevant. Je pensais que les actions vont s'inscrire dans l'espace au cours des siècles, et que certaines de ces actions peuvent générer des crises durables au bout de quelques décennies. Je me permets donc de vous faire remarquer que la mauvaise étude, celle qui coûte cher, c'est celle qu'on ne fait pas. Cela me permet aujourd'hui d'affirmer que vous obéissez purement et simplement à une logique commerciale en négligeant la partie la plus importante de votre travail - et je sais de quoi je parle - qui se situe en amont de la décision, à savoir les études préalables. Et heureusement que la Commission nationale est là pour demander des études complémentaires. Tout ceci nous fait douter de votre sincérité sur les mesures que vous envisagez de prendre pour protéger le site naturel des effets néfastes et irréversibles de votre projet.

Par ailleurs, RFF ne respecte pas la loi SRU. Nous assistons à des changements profonds. Nous sommes dans une logique de développement durable. Et le développement durable, je ne pense pas vous l'apprendre, cela passe en matière d'aménagement urbain par la reconstruction de la ville sur la ville. Nous sommes bien d'accord. Et la reconstruction de la ville sur la ville c'est la condamnation de l'étalement urbain. On favorise la quantité pour éviter que les villes et les villages s'étalent. Or, vous précisez nous proposer les solutions suivantes : création d'une gare Nord Toulon qui suppose l'aménagement d'infrastructures importantes en dehors de la ville, et donc cela va favoriser l'étalement urbain. Ce premier point est complètement en contradiction avec la loi SRU. Vous nous proposez un passage du TGV dans le département, ce qui supposerait dans le département du Var la mise en place d'équipements publics importants, compte tenu du nombre de

voyageurs attendus, qui ne feront qu'aggraver la disparition des territoires ruraux au profit de l'étalement des villes et des villages existants.

Non seulement vous vous situez dans une logique totalement opposée à celle du législateur SRU, mais en plus, vous ne tenez pas compte de toutes les études parues sur l'importance de l'argument environnemental à la commercialisation de l'immobilier. Nous assistons actuellement à une forte demande de nature. Je peux vous donner mes sources. Selon une étude récente de l'observatoire Cetelem, l'environnement arrive en tête des sujets d'inquiétude des Français. 43 % des Français considèrent que l'amélioration de la qualité de vie passe en priorité par celle de l'environnement. Et cette quête de qualité de vie devrait, d'après ces études, s'accroître dans les années qui suivent. Cela me conduit à penser que votre projet, avant même d'être conçu, est déjà totalement dépassé.

On a parlé de la charte de l'environnement tout à l'heure. Je voulais simplement préciser qu'il y a une décision du Tribunal administratif du mois de mai, qui fait application pour la première fois de la charte de l'environnement, qui n'a pas hésité à annuler une déclaration d'utilité publique sur le fondement de cette charte de l'environnement. C'est très important.

Michel CROC

Le projet est opportun, il n'est pas opportun. Je ne sais pas. Mais Réseau Ferré de France peut s'honorer d'être le propriétaire et le promoteur du mode de déplacement terrestre le plus respectueux de l'environnement actuellement.

C'est effectivement un peu embêtant, mais par des raisonnements qui supposent que l'étalement urbain est inéluctable, et que si on met une gare TGV à un croisement avec une ligne TER, les gens viendront en voiture.

Vous avez parlé de l'emploi. Je vous signale que la ville d'Aix-en-Provence a une surface d'étalement urbain qui est égale à la surface de Paris. Et la relation entre l'étalement urbain et les transports, c'est une responsabilité commune des élus et des gens qui sont liés aux transports. On fait cela tous ensemble, et pas chacun de son côté.

Olivier KLEIN

Nous prenons une question. Ce que je vous propose, comme nous avons commencé à 18 heures 15, nous terminerons à 21 heures 15. Madame Suzanne Laugier de la CAPRE.

Suzanne LAUGIER

Je voudrais revenir sur les photos qui ont été discutées tout à l'heure. Une partie de ces photos sont issues du CD-ROM de la CPDP. Elles sont incontestables. Et une autre partie, c'est moi qui les ai faites entre la gare TGV d'Aix-en-Provence et le dernier pont que j'ai rencontré, cela fait environ 17 kilomètres au Nord, à peu près à la hauteur de Saint-Cannat. J'ai photographié trois postes de transformation, pas comme ceux que vous avez vus tout à l'heure. Cela me semble assez énorme. Sur 17 kilomètres ça fait vraiment beaucoup. Chaque fois que sur ma route j'ai croisé la voie de TGV, j'ai pu photographier - pas toujours très bien parce que parfois c'est bloqué - les voies d'accès de secours qui prennent des emprises énormes de chaque côté de la voie, de sorte que je me

pose énormément de questions par rapport à l'affirmation de RFF qui dit qu'une voie TGV prend sept hectares au kilomètre. J'ai fait un calcul grossier sur un document de RFF qui dit que 3 000 hectares ont été utilisés pour le TGV Med. Si on le divise par le nombre de kilomètres, cela fait 13 hectares au kilomètre.

Ensuite, j'ai vu une photo tout à l'heure, dans les documents projetés par RFF, où ils annoncent la voie comme ayant 15 mètres de large. Effectivement, la voie fait 15 mètres de large mais elle n'est jamais toute seule. Il y a des remblais ou des creux. Ce que j'ai pu calculer avec mon petit mètre sur la route c'est 47 mètres sur une voie normale simplement encadrée de remblai ; sans compter les voies d'accès sécurité qui prennent une place énorme.

Après ça, il y a les dégradations du paysage tout autour. Le tas de terre contesté par Monsieur Gyssels, je l'ai photographié le long de la voie TGV au-delà d'un merlon. Il y avait la voie encaissée à cet endroit-là, un merlon - parce que des riverains avaient dû le réclamer -, puis ce tas de terre qui n'avait rien à faire à cet endroit-là, qui était donc un débarras pur et simple à mes yeux. Peut-être que ce sont des gens qui se débarrassent de leur terre, mais cela me semble assez improbable, d'abord parce que ça a exactement les mêmes dimensions que les merlons. C'est probablement les mêmes engins qui sont amenés, certainement des engins énormes. Je n'imagine pas des particuliers se débarrasser de terre. Et en plus, c'était des déchets de route. Il y avait des morceaux de bitume mélangés à la terre, des morceaux de parpaing. C'était manifestement des déchets de construction.

J'aimerais savoir si vous pouvez me répondre sur la profondeur des fondations des piliers qui soutiennent le viaduc de Ventabren. On voit déjà des piliers, des viaducs qui sont très grands, mais il faut penser aux fondations qui sont nécessaires pour faire tenir des machins comme ça, qui, dans les cas qui nous concernent, atteignent les nappes phréatiques de façon extrêmement importante. C'est pour cela que je pose cette question. J'aimerais savoir quelle est la hauteur des fondations.

Bernard GYSSELS

Effectivement, il y a des fondations sur des pieux, et ces pieux doivent faire environ 15 mètres sous la terre. Effectivement, il y a des fondations profondes quand le terrain le nécessite. Et je vous rappelle que nous sommes dans une vallée. Ce n'est pas choquant qu'il y ait des fondations profondes.

Suzanne LAUGIER

Je ne dis pas que c'est choquant. C'est nécessaire si on veut que le viaduc tienne debout. C'est une question technique.

De même pour l'électricité, vous n'avez pas répondu. Vous avez donné des pourcentages qui ne nous disent rien. J'aimerais savoir combien consomme un TGV au moment où il se lance, parce qu'après cela il y a la force d'inertie paraît-il, qui fait que cela consomme moins. Mais sur les 12 kilomètres... Dernièrement, j'ai posé cette question à une réunion. On m'avait parlé de 15 kilomètres pour qu'une rame de TGV atteigne sa vitesse de pointe. Quelqu'un de RFF m'a dit que c'était 7 kilomètres. Et j'ai eu la réponse exacte par un conducteur de TGV et c'est 12 kilomètres pour se lancer et 12 kilomètres pour s'arrêter. Pendant ces 12 kilomètres pour se

lancer, il y a une consommation d'électricité énorme. C'est une question à laquelle nous devons avoir une réponse, sinon on ne peut pas se faire d'opinion.

Bernard GYSSELS

On recontactera également RTE et nous vous apporterons une réponse. Je rappelle qu'une motrice c'est une puissance de 8 000 kilowatts.

Olivier KLEIN

On prend une dernière question : Louis-Marie Giacobbi de La Roquebrussanne.

Louis-Marie GIACOBBI

La question que je vais vous poser, cela fait plusieurs fois que je la pose en réunion, mais toutes les réponses de la part des élus et des personnes de RFF me font repenser cette question. Comment assurer le développement du transport de manière générale et le développement durable ? Tout à l'heure, le Monsieur de RFF, spécialiste de l'environnement, vous a parlé des développements durables. Je suis persuadé que le développement durable c'est une tarte à la crème voulue par l'Etat et les pouvoirs politiques en vue de pouvoir faire ce qu'ils veulent en matière d'environnement et ça s'arrête là. Et je voulais savoir, au sujet de cette LGV et du développement durable, comment on peut associer développement durable et la volonté du doublement des touristes. Cela a été dit à plusieurs reprises lors des réunions, en particulier lors de la première à Toulon. Comment peut-on associer transport et développement durable, TGV et développement durable lorsqu'on met à mal toute une agriculture locale ? Comment peut-on associer développement durable et transport au risque d'avoir des problèmes énormes en matière de maintien de l'identité ? Et je terminerai par quelque chose d'un peu plus anecdotique - je pense que les personnes de RFF me comprendront : je n'ai pas envie dans le développement futur du Var de voir différents voyages, en particulier aux Baléares, à l'entrée de Palma, de voir une Palma bis en arrivant à la gare TGV de Toulon.

D'autre part, je souhaite que ma question soit portée dans le verbatim, ce qui n'était pas le cas dans la réunion de La Roquebrussanne. J'attends, mais j'aimerais bien que cela apparaisse.

Olivier KLEIN

Il n'y a aucune raison qu'elle n'apparaisse pas. Alors, comment concilier la LGV et le développement durable ? Lequel d'entre vous... ?

Alain TRUPHEMUS

Comment les concilier ? Chacun peut avoir sa sensibilité et ses idées. L'Europe a publié un livre blanc qui s'appelle *Transport à l'horizon 2010, l'heure des choix*. La Commission soutient des projets ligne à grande vitesse parce qu'elle soutient un rééquilibrage modal en faveur du rail. Le gouvernement français, c'est la même chose. Le gouvernement français parle de développement durable et dans le communiqué interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003, le

gouvernement a décidé la réalisation d'un certain nombre de projets ferroviaires, dont des lignes à grande vitesse.

Réseau Ferré de France, le projet de ligne à grande vitesse, grande vitesse et grande capacité qui est proposé ce soir, sont des projets importants au nom du développement durable. Après, Réseau Ferré de France n'est pas la Chambre de tourisme ni la Chambre de Commerce et d'Industrie. Réseau Ferré de France n'a donc pas la volonté de doubler le nombre de touristes en PACA. Réseau Ferré de France ne donne pas les permis de construire et n'a pas la volonté de promouvoir l'étalement urbain. Voilà ce que je peux vous dire.

Louis-Marie GIACOBBI

Si je peux me permettre une petite réflexion après ce que vous venez de dire, le problème c'est que Réseau Ferré de France, qu'on le veuille ou pas, a quand même des rapports directs avec les politiques. Et deuxième chose, au Réseau Ferré de France, c'est un gros chèque à une armée de technocrates qui ne connaissent rien au pays. Merci.

Michel CROC

Réseau Ferré de France est constitué de techniciens qui ont très grand respect pour les élus du peuple.

Olivier KLEIN

Il est 21 heures 20. Nous n'avons pas épuisé le débat. Il y a forcément des avis divergents. L'important ce soir c'est que les élus s'expriment. Ce n'est pas fini. Il y a d'autres réunions. Il y en a encore quelques-unes. Je vous remercie d'avoir été patient et de participer.

On me dit qu'il y a une chanson qui a été écrite à propos de la LGV. Nous allons passer un micro aux choristes.

Chanson

INDEX

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

Madame Suzanne Laugier.....	43	sous la Seine.....	44
Monsieur Philippe Caruso.....	41	Suzanne LAUGIER	44, 45
SMA Plus	5		