

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Draguignan le 31 mai 2005

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours	1
Olivier KLEIN et Didier COROT Membres de la CPDP	
Présentation du projet par RFF	5
Michel CROC, Bernard GYSSELS et Lise MERMILLOD RFF	
Questions du public	11
Prise en compte du contexte environnemental dans votre région	15
Isabelle RAULT Cabinet Hanrot et Rault	
Questions du public et interventions des interpellateurs	19
Robert GIRAUDO CAPRE, Association pour la Protection de l'Environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban René DEFURNE Association des usagers de la gare Les Arcs Draguignan	

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

Olivier KLEIN
Membre de la CPDP

Didier COROT
Membre de la CPDP

Olivier KLEIN

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Pour cette réunion de proximité sur la LGV PACA, je me présente d'abord. Je suis Olivier Klein, membre de la Commission Particulière du Débat Public, et parmi les recommandations que j'ai à vous faire, c'est d'éteindre vos portables de manière à ce qu'on ne soit pas trop interrompu par ce genre de choses. Avec Didier Corot, on va animer cette réunion qui va être organisée en plusieurs temps.

D'abord, on va prendre quelques minutes pour vous présenter le fonctionnement du débat public et les premières conclusions que la Commission du Débat Public a retenues. C'est tout à fait provisoire puisqu'on fait encore des réunions à caractère public donc on écoute encore ce que vous avez à dire. Ensuite, comme d'habitude, il y aura une présentation du projet. On va débattre sur l'opportunité d'un projet de ligne à grande vitesse donc on va vous expliquer quel est le contenu de ce projet.

Ensuite, on va prendre quelques questions dans la salle et on prendra un exposé d'Isabelle Rault. Je vous présenterai cela en détail tout à l'heure. C'est une étude sur l'impact environnemental et paysager de la LGV, une étude que la commission du débat a commandité pour compléter les travaux de RFF qui semblaient devoir être complétés sur ce point.

Enfin, on aura une grande partie de débat avec la salle entrecoupée des interventions de deux interpellateurs qui sont arrivés, Monsieur Robert Giraud qui représente l'Association pour la protection de l'environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban et Monsieur René Defurne qui est président des usagers de la gare Les Arcs – Draguignan.

Sur le débat public, deux mots sur comment s'organise cette Commission Particulière du Débat Public. La loi sur la démocratie de proximité de février 2002 a institué une Commission Nationale de Débat Public qui est un organisme administratif indépendant et qui doit être saisi par les maîtres d'ouvrage pour les projets d'une certaine ampleur. Cela dépend du type de projet mais une ligne LGV rentre naturellement dans le type de projet qui doit donner lieu à une saisine de la CNDP. RFF a saisi cette commission et la commission nationale a décidé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public au regard de l'ampleur du projet et au regard de sa nouveauté. La commission nationale a désigné une commission particulière du débat public pour organiser ce débat.

Le rôle de cette commission n'est pas de donner un avis sur le projet. Nous sommes neutres et indépendants en particulier vis-à-vis du maître d'ouvrage. Nous ne sommes pas là pour donner un avis sur le projet. Nous sommes là pour organiser le débat d'une part, et d'autre part, rendre compte de l'argumentation des uns et des autres, valoriser les opinions de tous sur le projet. Ce n'est ni un sondage ni un référendum sur le projet. Ce n'est pas non plus une commission d'enquête comme les

commissions d'enquête publique préalables à la déclaration d'utilité publique. On est là pour rendre compte des arguments des uns et des autres.

A l'issue du débat, on va rendre un rapport début juillet ce qui fera un bilan de ce débat. On a deux mois pour rédiger ce rapport. Ensuite, RFF a trois mois, ce qui nous amène à l'automne 2005, pour rendre public les suites qu'il entend donner à ce projet. Les suites peuvent être de continuer sur un des scénarios que RFF propose. Cela peut être de nous proposer un nouveau scénario qui n'était pas encore apparu. Cela peut être d'abandonner le projet. Cela peut être de réfléchir à quelque chose qui n'a rien à voir. Dans les autres débats publics concernant d'autres projets d'aménagement, on a vraiment tous les cas de figure. J'insiste un peu là-dessus pour vous dire que, à notre connaissance, il n'y a pas de décision de prise ni sur l'opportunité de faire ce projet ni sur une des variantes qui serait décidée de manière privilégiée par rapport à une autre.

Ce débat est organisé selon quelques principes. Je vous ai déjà parlé de l'indépendance. La transparence aussi. Nous nous efforçons de rendre accessible à tout le monde toute l'information dont nous disposons. Il n'y a pas de dossier que nous gardons pour nous. Tout ce que nous avons, nous le mettons en ligne. Nous les rendons disponibles dans des permanences à Marseille, à Toulon et à Nice. Ils sont accessibles à tous. Le troisième principe est le principe d'équivalence. Tout le monde a le droit de s'exprimer dans ce débat qu'on soit un grand élu, un grand expert ou un simple citoyen. Tout le monde a le droit de s'exprimer de la même manière.

Parmi les différentes formes d'expression, il y a le débat public qui permet à chacun de s'exprimer. Il y a aussi les cahiers d'acteurs. Ils sont rédigés par des associations, des simples citoyens ou par des institutions qui estiment avoir des choses à dire sur ce projet. Ces cahiers d'acteurs, une fois qu'ils sont mis en forme, vous les avez trouvés à l'entrée, sont diffusés au même titre que le dossier du maître d'ouvrage, de manière à ce que tout le monde puisse s'exprimer par rapport au projet, donner un contre-projet, son avis ou son opinion au même niveau. Voilà un peu les grands principes du débat public.

Pour information, on a organisé 35 réunions dans différentes localités de la région. Un grand nombre d'entre elles sont déjà passées. Il y en a plus d'un quart qui sont dans le Var. On a un système de questions / réponses. Vous avez tous trouvé sur vos chaises des petites fiches qui vous servent à rédiger des questions que vous voulez poser ce soir. Comme il n'y a pas une grande assistance, je pense qu'on pourra passer toutes les questions. De toute façon, toutes ces questions donneront lieu à une réponse écrite de la RFF quand les questions portent directement sur le projet. Ces réponses à ces questions sont reprises par la CPDP, non pas sur le contenu mais pour vérifier qu'elles sont honnêtes et complètes. On n'a toujours pas à donner d'avis sur tel ou tel aspect du projet. Ce système de questions / réponses fonctionne avec les fiches que vous avez ici. Vous pouvez aussi poser vos questions par courrier à la CPDP ou par courrier électronique sur le site de la CPDP. Toutes ces questions feront l'objet d'une réponse écrite donc je vous demande bien de nous préciser votre adresse courrier ou votre adresse électronique pour qu'on puisse envoyer la réponse à votre question.

Je vais passer la parole à Didier Corot qui va vous faire état du premier bilan. On avait déjà le bilan à mi parcours. Depuis, il s'est un peu enrichi avec les réunions de proximité. Donc un premier bilan de ce que la commission a retenu comme les principales interrogations sur le projet.

Didier COROT, CPDP LGV PACA

Merci et bonsoir. Effectivement, comme premier bilan d'avancement dans la région, nous avons eu différentes réunions thématiques et auditions qui ont permis de faire resurgir pas mal de préoccupations et d'une façon générale, quelques points transversaux comme la difficile perception de la vision de l'aménagement du territoire régional dans le projet de la LGV PACA. On a eu la sensation d'avoir eu à faire à trois pays différents. Une forte inquiétude sur les impacts environnementaux est exprimée dès le début.

Ensuite, le maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles, particulièrement dans le Var, et les milieux naturels. On a eu d'autres commentaires sur l'emplacement des gares, des critiques sur les nouvelles gares et les projets urbains qui accompagnent ces hypothèses de gares, la façon de traiter les accès et les dessertes. Quel serait vraiment le gain de temps effectif qui serait réalisé ? Egalement de nombreuses propositions sur des liaisons de centre ville à centre ville avec des décrochements vers les gares urbaines existantes.

Dans un autre domaine, une forte demande pour la priorité aux transports quotidiens pour les TER avec des dessertes de type RER en liaison avec le projet fusionné. Une très forte demande sur les financements. Des éclaircissements ont été donnés avec l'organisation d'un atelier à Marseille sur le programme de financement. Egalement la réalisation des autres infrastructures où se pose la question de la concurrence entre les TER et le projet de la LGV PACA.

Une question sur les coûts pour les contribuables pour la réalisation de ce projet, ainsi que les surcoûts liés à une sous-estimation des risques hydrogéologiques qu'on trouve tout au long des hypothèses de scénarios, notamment avec le passage en milieu karstique, le passage dans les pays vignobles de La Gardanne ou les collines de Grasse. Il y a un fort questionnement et un fort intérêt pour un transport mixte voyageurs / marchandises. A mi parcours, ce sont les grands points qui ont été soulevés.

Maintenant, département par département, il y a un peu une spécificité. Dans les Bouches-du-Rhône, il y a l'expression d'un projet d'aménagement commun dans la métropole marseillaise. Un projet de passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la gare de la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, également dans le bassin de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, il y a une opposition de principe entre la LGV et le Centre Var qui s'exprime, pour préserver la qualité de vie mise en danger par l'urbanisation et la pression foncière. Une très forte inquiétude pour la pérennité de l'agriculture, en particulier, les vignobles. Une contestation de l'implantation d'une gare à Cuers et donc l'étude d'une gare plus proche du centre ville avec le maintien de la desserte de Toulon centre a été engagée pendant le débat public. Cette étude est actuellement disponible sur le site. Une demande de réouverture de lignes existantes telles que Carnoules-Gardanne.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous du projet de la LGV qui répond à un réel besoin de désenclavement du département, mais certains critiquent 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 la troisième voie prévue entre Antibes et Nice. La mise en place d'un service Metrazur. Demande d'enfouissement de la voie littorale qui pose de nombreux problèmes. Actuellement on se sert du débat pour lancer une étude. Olivier va vous en donner la teneur.

Olivier KLEIN

La fin du débat, dont la fin était initialement prévue le 21 juin, a été repoussée au 8 juillet. L'argument pour repousser la fin de ce débat est de lancer une étude complémentaire, une autre étude que celle dont je vous parlais tout à l'heure sur les paysages. C'est une étude qui va porter sur les possibilités d'utilisation des lignes existantes. Le constat que l'on a fait pendant le débat est que les conclusions de RFF sur les possibilités d'utilisation des lignes existantes étaient contestées. Les conclusions de RFF sont qu'utiliser les lignes existantes coûte cher. Cela ne fait pas gagner beaucoup de temps. Cela n'améliore pas la situation en termes de capacité.

Globalement, l'argumentation est celle-ci. Elle est remise en cause par un certain nombre d'acteurs. A l'entrée de Marseille ou à l'entrée de Nice, il y a des gens qui remettent en cause l'aménagement de certaines lignes qui sont prévues comme entre Marseille et Aubagne ou sur la troisième voie dont on vous parlait à l'instant. Des acteurs remettent en cause les coûts calculés par RFF. Il nous est apparu important d'essayer de faire valider ou d'infirmer ces conclusions. Est-ce qu'elles ont été obtenues dans les règles de l'art ? Ce n'est pas une expertise. Ce ne sont que des dires d'experts en un mois. Ils doivent pouvoir vérifier un peu les méthodologies et surtout explorer s'il y a des possibilités qui n'auraient pas encore été envisagées d'utilisation de ces lignes existantes.

Pour les experts, cela vaudrait le coup de mettre un éclairage et des études supplémentaires. Donc ils sont chargés d'élaborer des scénarios permettant d'utiliser tout ou une partie du réseau existant. Ce cabinet a été désigné après un appel à propositions. C'est un cabinet suisse donc ils sont neutres politiquement. On espère qu'ils seront indépendants de RFF. Le résultat de ces études sera présenté aux réunions de clôture le 5 juillet à Nice, le 6 juillet à Toulon et le 7 juillet à Marseille, le tout étant complété le 16 juin par une réunion qui réunira l'ensemble des acteurs autour des solutions alternatives proposées par les différentes parties prenantes au débat. Les experts devront aussi écouter et prendre en compte ces propositions alternatives.

Avant de laisser la parole à RFF, il me reste deux petites choses à dire. Tout d'abord, j'insiste sur le fait que nous sommes ici pour débattre entre nous, pour énoncer les positions des gens qui sont pour ou contre tel ou tel aspect du projet, mais aussi énoncer des arguments pour appuyer ces positions. C'est important parce que nous avons entendu toutes les positions possibles et unimaginables. Les choses nouvelles qui apparaissent pour nous sont des arguments nouveaux qui vont pouvoir appuyer une position ou une autre.

Parmi ces arguments, il y a aussi des propositions. Si on veut ou si on ne veut pas telle proposition, que propose-t-on ? Même si les propositions ne sont pas complètement figées et définitives, n'hésitez pas à avancer des propositions. C'est ce qu'on attend et ce qu'on écoute particulièrement en ce moment. Le dernier point est que dans un débat, chacun doit respecter la parole de l'autre donc même si l'avis exprimé à un certain moment ne vous convient pas, il convient de l'écouter, de le respecter et de respecter la personne. Je laisse la parole à RFF pour présenter le projet.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC
Directeur régional PACA, RFF

Bernard GYSSELS
RFF

Lise MERMILLOD
RFF

Michel CROC

Bonsoir, je suis le directeur régional de RFF. Réseau Ferré de France est propriétaire des infrastructures ferroviaires, des voies et des lignes et donc sa première mission est d'exploiter ces lignes et en particulier d'en tirer le maximum. Vous allez voir, dans ce que nous allons vous exposer, les propositions d'utilisation des lignes existantes. Il s'agit de les exploiter, de les entretenir et de les renouveler si c'est nécessaire, si nous estimons que c'est judicieux. C'est pour cela que Réseau Ferré de France a saisi la Commission Nationale de Débat Public, pour lui demander d'organiser un débat sur un projet qui a été établi sous le pilotage d'un comité d'orientation dans lequel le préfet de région a réuni les grandes collectivités de la région, en particulier la région, le Conseil Général du Var et toute la métropole pour ce qui nous concerne au plus près.

L'idée qui nous a conduits à proposer ce projet est un double constat. La région est actuellement sous le handicap de la desserte à grande vitesse, en ce sens que la ligne à grande vitesse s'arrête à Marseille. Pour les Niçois en particulier, c'est assez frustrant. L'autre constat est que la région souffre de plus en plus de congestions routières et que la ligne de TER littorale n'est pas suffisante. Donc ce double projet, grande vitesse et grande capacité, qui va être illustré dans un certain nombre de scénarios.

Nous sommes dans le cadre d'un débat. Si nous sommes ici, c'est pour vous expliquer des choses que vous avez déjà pu lire dans des documents et c'est surtout pour vous écouter et avoir des commentaires et des propositions qui vont nous permettre, en fin d'année, de prendre une décision qui aura été enrichie par tout ce que nous avons entendu. Merci.

Bernard GYSSELS

Bonsoir. L'enjeu de la grande vitesse est de 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 à l'est du département, autour du golfe de Saint-Tropez ou Fréjus, restent à l'écart du réseau européen à grande vitesse. La grande vitesse permettra de se déplacer deux fois plus vite entre toutes les grandes agglomérations de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le

meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 heures 20, de Marseille à Gênes en 6 heures, et de Gênes à Barcelone en 14 heures. Souvent on constate que la voiture est deux fois plus rapide que le train, en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent.

Avec la LGV PACA, on pourrait gagner de 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et tous les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations et la plupart des temps de trajets en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 heures 25 à 60 kilomètres par heure. On voit en rouge et en noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut donc contribuer à faire du train et fera du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV PACA est d'ouvrir la grande capacité ferroviaire, c'est-à-dire plus de TER pour les déplacements quotidiens. Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, les TGV, les omnibus, les TER, les trains grandes lignes et les trains de marchandises, ce qui engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre mais surtout à leur vitesse.

Dans les années qui viennent, le Conseil Régional va mettre en service des TER toutes les 7 à 15 minutes au départ des gares des agglomérations, c'est-à-dire une desserte de type RER. Les 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 cette ligne à grande vitesse ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles. Le premier scénario est la desserte à un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon et Nice. Le scénario a été étudié selon que l'on desserve Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération. Ensuite, il y a les scénarios de desserte sur deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part. Huit scénarios ont été étudiés en fonction du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance et Marseille, la Durance qui est le point le plus haut sur cette carte, et le moyen de rejoindre le cœur de l'agglomération toulonnaise par le nord ou par le sud du massif. Enfin, il y a les scénarios de desserte sur trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance, le point le plus en haut sur la carte, et le sud d'Aix-en-Provence. Il y a des itinéraires dans le département du Var, le Centre Var ou le Haut Var.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, je rappelle que c'est 3 heures 50 pour Paris – Nice et entre une heure et 1 heure 10 pour Marseille – Nice. Les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes donc deux dessertes qui iraient du Centre Var ou qui passent par Marseille et par le sud de la Saint-Baume. Ce sont ces trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'étudier.

Avant de passer à la présentation de la SNCF, je voudrais excuser Alain Seguin d'une part et Maryse Archambault qui n'ont pas pu nous rejoindre ce soir. Je vais essayer de vous présenter l'offre de la SNCF qui fait partie des études qu'elle a conduites. Voici présentées rapidement les études de la SNCF, en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares proposées à partir du projet que je viens de vous présenter.

Deux principes ont été établis à partir de ces hypothèses. Tout d'abord, chercher à améliorer l'accessibilité aux transports ferroviaires. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population. Egalement une proposition qui est 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, quelle est l'offre TGV qui allie rapidité et proximité ?

Plusieurs types de missions :

Des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles :

- TGV directs sans arrêt Paris – Nice. C'est la ligne marron.
- TGV Paris – Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV. On aurait des TGV sans arrêt de Toulon à Paris.
- TGV desservant la Côte. On aurait des TGV Paris – Marseille – Toulon centre via la côte. C'est la ligne rose sur le schéma.
- TGV Paris – Nice sur la côte via Saint-Raphaël. C'est la ligne verte.

Des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et aux autres régions d'Europe

C'est la ligne bleue sur ce schéma, qui emprunterait uniquement la LGV avec arrêt dans les gares situées sur la LGV.

Les TGV de l'arc méditerranéen, Bordeaux, Nice, voire l'Espagne et l'Italie, emprunteraient bien sûr exclusivement les lignes à grande vitesse. Ce schéma montre également les temps de parcours commerciaux. Ce projet ferait gagner 1 heure 30 sur les trajets Ile-de-France – Côte d'Azur et environ 45 minutes sur le trajet Paris – Les Arcs ou Paris – Saint-Raphaël.

Les gains de temps permis par le projet sont importants. Ils ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyageurs grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour Provence Alpes Côte d'Azur pourra d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. A titre d'information, le trafic TGV à Toulon est actuellement de 1,5 million de voyages. Il pourrait atteindre 2,8 millions de voyages. Cela permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées, ainsi que vous le constatez sur ce tableau.

Pour les Arcs – Draguignan, la desserte TGV offre aujourd'hui quatre fréquences quotidiennes dont deux pour Paris et deux pour la province. D'ici 2020, les projets d'infrastructures nouvelles programmées dans les autres régions, ainsi que ce projet, devraient permettre d'aller environ jusqu'à 27 fréquences dans une gare TGV située sur la ligne à grande vitesse et de maintenir cinq allers et retours par jour à Saint-Raphaël.

Par ailleurs, ces nombreux trains traversant la région pourraient également servir aux déplacements intra régionaux, environ 20 TGV par jour entre Marseille, Est Var et Nice. Enfin, il y a lieu de pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil Régional afin d'offrir un bon maillage régional.

La desserte s'appuie donc à la fois sur les gares actuelles et sur les gares nouvelles. En ce qui concerne les gares nouvelles, l'opportunité a été étudiée de plusieurs gares situées sur cette ligne. Une gare pour Nord Toulon destinée à éviter l'agglomération de Toulon – Hyères et son secteur nord est. Une gare dans l'est du Var pour desservir les Arcs – Draguignan et le golfe de Saint-Tropez. Une troisième gare dans l'ouest Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes – Grasse – Antibes.

Pour ces trois gares, que montrent les études ? Elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones accessibles au TGV. Une gare à Est Var en particulier pour se substituer à celle des Arcs pour les TGV et permettrait un vaste drainage de la clientèle de l'est du var, du nord de Draguignan au golfe de Saint-Tropez.

Enfin, d'une manière générale, il est souhaité de continuer la desserte des gares en centre ville. Ainsi, nous pourrions noter cinq gares TGV dans le Var dont deux dans l'est du Var, Est Var et Saint-Raphaël, pour desservir l'agglomération de Toulon.

Lise MERMILLOD

Bonsoir. Je vais essayer de vous démontrer en quoi le projet LGV PACA est une réalité pour améliorer et développer les déplacements de la vie quotidienne à l'intérieur de la région pour les habitants de la région PACA. Pourquoi ?

D'abord parce que sur les lignes nouvelles, il y aura évidemment des TGV mais aussi un nouveau service avec des trains intercity entre les agglomérations de la région. Parce que la ligne nouvelle et la ligne classique sont interconnectées, on pourra circuler sur les deux réseaux et desservir ainsi les centres-villes, les gares nouvelles et cumuler la grande vitesse et la desserte intercity du territoire. Par exemple, il est envisagé à l'est du Var une gare nouvelle, la gare Est Var, qui pourrait être desservie par tous ces trains intercity.

Les temps de parcours, sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région, seraient diminués d'une heure environ. On pourrait faire Est Var – Nice en 25 minutes à l'horizon du projet LGV contre 1 heure 20 aujourd'hui. On voit Toulon Centre – Ouest Alpes-Maritimes en 35 minutes. Sur des distances plus proches entre Toulon Centre et l'est du Var, on a déjà des gains de temps. On mettrait 25 minutes au lieu de 35 minutes aujourd'hui. On aurait aussi plus de fréquences avec les nouveaux trains. C'est ce qui se passe sur la ligne nouvelle.

La LGV PACA augmente aussi la capacité. Les TGV et les trains grandes lignes qui circulent actuellement sur la ligne classique se reporteraient sur la ligne nouvelle. On aurait ainsi plus de capacité pour développer le TER sur la ligne classique.

Ainsi, l'ambition du Conseil Régional à l'horizon 2020 est de mettre trois fois plus de TER autour des agglomérations de la région ce qui donnerait des trains toutes les 7 à 15 minutes autour de Marseille et d'Aubagne et en particulier dans l'est du Var où on aurait des trains avec des fréquences toutes les demies heures vers Marseille et vers Nice toute la journée.

C'est aussi l'occasion de dégager la ligne existante et de pouvoir donner des services de meilleure qualité pour les marchandises locales. C'est donc l'occasion de redonner à la ligne Marseille – Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

Ce projet s'intègre tout à fait avec le renouveau ferroviaire qui s'inscrit dans la région et qui a débuté avec le contrat de plan inter régions. Entre 1998 et 2005, l'offre de TER a fortement augmenté. Il y avait 290 trains dans la région en 1998. Il y en a 530 aujourd'hui. La ligne Cannes – Grasse est maintenant rouverte. C'était un projet qui était inscrit au contrat de plan. Les travaux sont faits. C'est une ligne ouverte. De nombreux autres projets sont inscrits et sont en cours d'avancement dans toute la région et notamment dans le Var.

A l'horizon 2020, l'ambition du Conseil Régional est d'aller encore plus loin avec trois fois plus de trains sur la ligne Marseille – Vintimille et aussi des aménagements ailleurs sur le réseau, sur la ligne des Alpes, sur Cannes – La Gardanne, entre Marseille et Aix-en-Provence, le doublement Cannes – Grasse et d'autres aménagements qui permettront de développer encore plus le TER.

Avec la LGV PACA, on aura un système ferroviaire qui sera plus performant. Cela veut dire plus de voyageurs dans les trains. Deux ou trois fois plus de TGV supplémentaires, cela veut qu'entre le Var et l'Ile-de-France, une personne sur deux prendra le TGV pour se déplacer. L'autre personne prendrait l'avion. Entre 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et 5 millions de voyageurs en plus dans ce système de trains intercités. Cela veut dire aussi un million de passagers par an reportés de l'avion vers le train. Si on récupère ces voyageurs, autant qu'ils viennent de l'avion. Et 5 000 voyageurs qui sont reportés de la route vers les trains.

Rappelons simplement que le TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. En termes de trafic, un TGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à deux fois trois voies. Quant à l'occupation du sol, les deux fois trois voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV.

Le développement du ferroviaire est donc une bonne solution à un horizon où les déplacements vont fortement augmenter et à un moment où toutes les infrastructures, le ferroviaire, l'aérien et le routier, sont saturées. Il faudra de nouvelles infrastructures. Il faudra choisir entre ces nouvelles infrastructures.

Bernard GYSSELS

Vous avez, sur cette carte, les différents projets liés à la grande vitesse que conduit 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 au kilomètre. Les coûts varient bien sûr beaucoup en fonction de la géologie, selon la longueur, et surtout s'il s'agit d'un tube à une voie ou à deux voies ou de deux tubes dans lesquels on ferait passer une voie dans chaque.

Les difficultés de liaison et des zones densément peuplées conduisent à un projet dont le coût au kilomètre de ligne nouvelle est nettement supérieur à la moyenne des coûts des projets observés en France qui sont de 13 millions d'euros au kilomètre. Pourquoi ?

Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections souterraines qui sont nécessaires dans les scénarios que je vous ai présentés. C'est entre 47 et 89 kilomètres de tunnels. De mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres d'ouvrage souterrain ont été réalisés sur les lignes nouvelles en France.

Dans un contexte de rareté des fonds publics, je crois qu'il est nécessaire de rechercher un projet réaliste et réalisable.

Enfin, sur ce calendrier, à quelle date pourrait-elle être mise en service ? A partir d'aujourd'hui, nous sommes dans la phase de débat public qui est une phase très en amont par rapport à la phase de concertation et de réalisation de ce grand projet et vous voyez qu'il faudra environ une dizaine d'années pour arriver à l'enquête d'utilité publique. Une fois l'enquête d'utilité publique obtenue, c'est de six à huit ans de réalisation et de confirmation d'études détaillées, et de réalisation des travaux.

Questions du public

Olivier KLEIN

Nous n'avons pas encore reçu de questions. Je ne sais pas s'il y en a eu qui ont été posées. Si vous voulez poser des questions, je vous invite à donner vos fiches aux hôtessees qui les ramassent. J'ai vu qu'il y en a une. Si c'est la seule, on va la prendre. On vous fait passer un micro.

Pierre BECH, Vidauban

Tout d'abord, je voudrais revenir sur la synthèse que vous avez présentée département par département sur les arguments des opposants au projet. En ce qui concerne le Var, je n'ai pas vu apparaître l'atteinte au milieu naturel. Pourtant, c'est une chose sur laquelle nous avons insisté. J'ai assisté à une réunion thématique là-dessus. Il y a des études très précises là-dessus. Je m'étonne un peu que cela ne figure pas dans les arguments. Je pense que cela sera corrigé. Par contre, vous n'avez pas reçu tous les cahiers d'acteurs parce que sur ce point, certains sont en préparation. C'est essentiel pour vous. J'étais surpris que cela n'apparaisse pas.

Olivier KLEIN

Pour vous répondre, la présentation a été séparée en deux. D'abord, on vous a présenté les arguments qui étaient transversaux. Pour les problèmes d'atteintes à l'environnement, on en parle dans les Alpes-Maritimes, dans le Var et dans les Bouches-du-Rhône. C'est quelque chose qui revient. Cela ne veut pas dire que c'est moins important, au contraire. Après, ces atteintes à l'environnement se déclinent géographiquement de manière différente. On a bien retenu ces questions.

Pierre BECH

En ce qui concerne le concept de la LGV, la seule certitude est l'accroissement de la vitesse entraînant un gain de temps relatif pour une minorité de citoyens. Je n'ai pas de proposition à faire. C'est une réaction par rapport à ce qui est dit. Je pense que dans un débat public, on peut tout dire et tout entendre. Pour nous, c'est cela. On est en droit de penser que tous les autres soi-disant avantages ne sont que des spéculations d'arguments fallacieux.

Certains ou certaines, forts de leur métier, vendent la LGV comme d'autres vendent du crédit revolving, « un produit miraculeux dont les effets négatifs ne se font sentir que bien après ». La LGV, comme remède à la saturation du trafic routier, comme solution à la pollution, comme vecteur de la baisse des accidents de la route. La LGV s'inscrit dans une politique de développement à outrance. La LGV ne va pas réduire le nombre de voitures sur nos routes. Elle va générer un accroissement de la saturation sur la route, plus de déplacements, plus de monde, plus de voitures. Ce n'est pas en termes de choix entre la voie ferrée, la voiture ou l'avion. C'est un tout où quand on favorise le développement, il faut s'attendre à un développement à tous les niveaux.

Sur le plan de la saturation de trafic, d'autres solutions existent, comme le cabotage ou le ferroutage. Nous avons la chance d'avoir la façade méditerranéenne. Il y a du cabotage qui est

réalisé actuellement mais seulement à la moitié de son potentiel. Si j'ai bien entendu, nous en sommes à 500 000 tonnes annuelles alors qu'on peut le doubler. Si vous avez vraiment la volonté de réduire le trafic routier, on commencerait par réduire le trafic des poids lourds sur autoroutes. Il y a d'autres solutions que la LGV.

De même, la modernisation des lignes TER peut se faire sans la LGV. Idem pour les capacités transportées. Là aussi, j'ai lu récemment qu'en investissant la moitié de ce qui est prévu pour la LGV, on peut arriver à résoudre le problème de la capacité.

Ensuite, au niveau de ce débat public, pas ce soir mais notamment à Toulon, nous avons entendu des choses assez bizarres comme quoi les opposants ne sont que des ruraux attardés, doivent s'adapter et se fondre avec les citoyens. Cela n'a pas été dit ce soir mais on l'a entendu ailleurs. Certains défendent l'esthétisme des lignes et des TGV. Que dire des cyniques et hypocrites qui estiment la LGV opportune, mais chez le voisin ? Aller plus vite, mais à quel prix et pour qui ? Certainement pas pour les Varois. Par contre, ce sont les Varois qui vont payer la facture dans tous les sens du terme.

Lise MERMILLOD

D'abord, vous êtes intervenus sur le fait que la LGV apportait par certitude seulement la grande vitesse qui profitait seulement à une petite partie de la population. Je voudrais revenir un peu sur la nature des déplacements qui sont concernés dans la région. Il y a des déplacements qui ne sont pas concernés par la grande vitesse. Il y a effectivement des trafics de longue distance comme vous le voyez sur cette carte, mais vous voyez aussi les trafics à l'intérieur de la région. C'est 720 millions de déplacements dans la région en 2020, avec ou sans LGV. C'est la croissance de la population et les projections au fil de l'eau.

Pour les déplacements longue distance, on a les TGV. Pour les déplacements à l'intérieur de la région, on a les TER, sauf que les TER apportent des réponses satisfaisantes pour les déplacements autour des agglomérations qui représentent la moitié de ces déplacements dans la région mais il y a encore un tiers de ces déplacements qui sont entre les agglomérations de la région donc sur des plus longues distances. Sur ces distances, le TER n'apporte pas de réponse satisfaisante parce que les temps de parcours sont trop longs. Ce n'est pas une histoire d'aller plus vite mais quand on met 2 heures 30 pour relier Marseille à Nice, quand on a besoin de faire l'aller et retour dans la journée, on ne peut pas le faire. On prend sa voiture parce que cela va plus vite.

Avec la LGV PACA, on pourra faire circuler des trains intercités entre les agglomérations donc cela fait circuler des trains sur la ligne Marseille – Toulon sur la ligne classique puis sur la ligne à grande vitesse vers l'est du Var et vers la Côte d'Azur. Cela donne des trains qui circulent tout le temps entre Marseille et Nice sur la ligne à grande vitesse et des trains qui circulent à grande vitesse entre Marseille et l'est du Var et qui desservent toute la côte. Cela donne des temps de parcours ferroviaires qui sont plus courts, mais surtout qui sont beaucoup plus performants que la voiture.

Vous voyez sur ce schéma les temps de parcours routiers. A gauche, c'est aujourd'hui, sans congestion. Au milieu, c'est aujourd'hui avec congestion. Enfin, c'est en 2020 avec une forte augmentation des temps de parcours avec la congestion. De l'autre côté du graphique, on voit les temps de parcours en train qui ne cessent de diminuer avec la LGV.

Voilà ce que nous cherchons à faire, ce n'est pas forcément d'accroître la grande vitesse, mais c'est surtout d'offrir une solution qui soit plus satisfaisante et offrir le choix aux habitants de la région d'utiliser un mode plutôt qu'un autre et de mettre plus ou moins de temps dans leurs déplacements quotidiens.

La deuxième chose est que vous avez parlé de la modernisation des TER. Effectivement, on pourrait améliorer la ligne classique pour 2,5 millions d'euros. Ceci dit, on ne permettrait pas d'apporter une solution aux 30 % des déplacements à l'intérieur de la région qui se font sur des plus longues distances.

Enfin, pour le feroutage, vous avez tout à fait raison. Le feroutage est un très bon moyen pour réduire la circulation des poids lourds. Vous avez aussi raison de dire que le projet prévoit une LGV pour les voyageurs uniquement et pas pour les marchandises. Pourquoi ? Parce que le convoyeur de marchandise et le feroutage à l'horizon 2020, qui est partagé par les Français, par les Espagnols, par les Italiens et par l'Europe, c'est un corridor qui part de Lisbonne, qui passe par Barcelone, qui monte vers Lyon et qui traverse vers Turin. Ce corridor est complété par la magistrale éco-fret qui est ce qui est organisé à l'intérieur de la France pour le feroutage. Grâce à ce qui est développé pour l'éco-fret, pour le feroutage et pour le Lyon – Turin, on estime qu'on peut reporter 60 à 70 % du trafic poids lourds sur l'A8.

Olivier KLEIN

Il y avait quelques questions sur le type de développement induit par le TGV et la prise en compte plus générale des enjeux environnementaux. « Quand vous dites qu'on diminue les voitures sur un certain nombre de trajets, mais vous amenez plus de monde donc il y a plus de voitures... »

Lise MERMILLOD

Comparativement, je dirai qu'effectivement, il ne faut pas se leurrer. Les trois millions de voyageurs supplémentaires qu'on va avoir dans les TGV, les deux tiers viennent des autres modes, mais il y a quand même un effet d'induction. Ce ne sont pas des nouvelles personnes qui vont arriver dans cette région. Ce sont surtout des gens qui vont se déplacer plus souvent. Au lieu de faire un aller et retour tous les mois entre Paris et Nice, on pourra le faire plus souvent parce qu'on ira plus vite. Quand on regarde les volumes qui sont reportés sur les longues distances face à ces nouveaux trajets créés, on est bénéficiaire. On est gagnant.

Michel CROC

Si vous permettez, je voudrais apporter un complément pour dire que je suis d'accord avec une partie de cette argumentation parce que si on a trop de camions ou trop de voitures, il faut à la fois développer une offre qui puisse les attirer, les bateaux sur la mer, les TER ou sur les voies de chemin de fer et il faut en même temps les contenir. Les camions qui traversent notre région, on en a besoin. Ceux-là, il les incite à passer par ailleurs. Pourquoi est-ce qu'ils passent par la région. Parce qu'à Vintimille, comme il n'y a pas de tunnel, cela ne coûte rien de franchir la frontière. Franchir la frontière à Fréjus dans les Alpes, cela coûte 140 euros. On peut commencer à mettre en œuvre ce que l'Europe commence à permettre, c'est-à-dire mettre des suppléments de péage quand on traverse la frontière dans des zones difficiles. Le passage de la frontière à Vintimille est difficile

parce qu'elle au bord de la Méditerranée donc c'est légitime qu'on puisse mettre un péage qui devrait d'une part faire diminuer le nombre de camions et d'autre part, ces péages, on a le droit de les utiliser pour développer le ferroviaire. Donc ce sera un double gain.

Pour le ferroutage maritime, il est vrai qu'on n'utilise que la moitié de sa capacité. Le ferroutage maritime est quelque chose qui commence par un fond de cale. Les gens qui ont fait Toulon – Rome, ils ont déjà eu comme clients Gefco qui transporte des voitures neuves. Cela remplit le tiers du bateau. Cela permet de démarrer et après, il faut deux ou trois heures pour que cela se remplisse.

Pour la voiture, c'est plus difficile. Chacun de nous utilise la voiture à bon escient. Il faudrait qu'on ne l'utilise pas trop. La seule façon d'inciter les gens à ne pas trop utiliser la voiture, il n'y en a qu'une. C'est d'arrêter de construire des routes. Il faut effectivement choisir sa politique de déplacement.

Pierre BECH

Je ne vais pas monopoliser la parole, mais je voudrais rajouter quelque chose. Actuellement quelqu'un qui vient de l'Ile-de-France ou de Paris, il prend sa voiture et traverse notre département. Demain, avec la création d'une gare nouvelle, il va y avoir un déplacement pour venir la chercher à la gare et un déplacement pour l'emmener sur son lieu de destination. Pour notre département, la LGV va accroître le nombre de déplacements en voiture dans la région.

Michel CROC

L'élément de réponse qu'on essaie d'apporter est que les gares qui sont proposées d'être créées dans le nord de Toulon et d'Est Var sont situées au croisement de la ligne existante. On peut déjà espérer que l'on va développer le TER et que les personnes pourront utiliser le TER. Dans l'organisation des transports, il y a tout un domaine dont on n'a pas parlé qui est de la responsabilité des villes et des agglomérations. Il faudrait aussi organiser les déplacements.

Olivier KLEIN

Ce que je vous propose pour que chacun puisse s'exprimer et qu'on avance dans le débat, c'est qu'on passe à l'exposé d'Isabelle Rault. Je rappelle que c'est le compte-rendu d'une étude commanditée par le CPDP pour compléter sur les enjeux environnementaux d'un projet de LGV. Je laisse la parole à Isabelle Rault pour une quinzaine de minutes.

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

Isabelle RAULT
Cabinet Hanrot et Rault

Bonjour. Je vous présente un extrait de la synthèse des études que nous a commandées la Commission de Débat Public, en complément des études RFF. Cette synthèse, nous l'avons réalisée à partir des dossiers des maîtres d'ouvrage et aussi à partir de rencontres que nous avons eues avec différents organismes, des collectivités territoriales et des visites sur le terrain. Cette étude est limitée aux trois scénarios approfondis. Nous ne verrons pas spécifiquement Draguignan parce que les couloirs ne passent pas par cette ville.

On sait qu'une LGV est un facteur de transformation important. Dans une première partie, nous allons vous présenter les concepts qui nous ont permis d'écrire sur ce territoire et de dégager les enjeux. Puis, nous ferons un zoom sur deux séquences, celle de la plaine des Maures et celle de la vallée de l'Argens, dont nous verrons plus précisément les enjeux.

Tout d'abord, la région PACA est identifiée pour la qualité de son cadre de vie sur son territoire. Vous le reconnaissez sur ces différentes images qui sont des sortes d'icônes avec des plages caractéristiques, des massifs comme le massif de Roquebrune, la mer, et cette qualité résulte de l'équilibre que l'on cultive entre les milieux naturels.

Pour décrire ce territoire, on a dégagé trois unités, au sens d'espaces qui ont une cohérence propre : les unités urbaines que vous voyez en blanc, qui sont caractérisées par une densité bâtie autour d'espaces publics et d'équipements ; les unités agricoles qui sont faites des territoires qui sont en exploitation et qui sont viables donc qui ont une valeur économique, mais aussi une valeur patrimoniale et paysagère parce que cela construit du paysage, et une valeur écologique ; enfin, les unités naturelles, avec le grand massif des Maures, qui sont des sites qui ont une cohérence écologique et qui ont donc une valeur paysagère et patrimoniale.

Ces unités sont complémentaires. Elles cohabitent en équilibre et elles font l'identité de la région. Mais elles sont menacées. Pourquoi ? Parce qu'on voit une expansion urbaine et un étalement urbain qui est plus ou moins contrôlé, qui est puissant et qui désagrège les qualités territoriales. On a des petits morceaux d'unités agricoles et des petits morceaux d'unités naturelles. L'ensemble est fragmenté et se referme. Cette expansion, qui est puissante, fragilise les unités agricoles et naturelles. C'est rarement l'inverse et on le voit sur les images qui illustrent ce phénomène. Elle réduit considérablement ces unités qui sont très fragiles.

Cette carte de Toulon illustre bien cette expansion urbaine que vous voyez en rouge entre 1947 et 1999. Il faut remarquer qu'entre 1994 et 1999, il y a vraiment eu une expansion très forte. On a vu que l'équilibre territorial est menacé sur l'ensemble de la région. Le danger est accru par l'accroissement des populations qui est prévu dans les prochaines décennies. Cela n'est pas dû uniquement au TGV. De toute façon, cela arrivera. La qualité territoriale est étroitement dépendante de l'équilibre des unités et les collectivités territoriales en sont généralement conscientes. Elles cherchent à cadrer l'étalement urbain dans des réflexions de projets d'aménagement qui sont notamment recommandés par des nouvelles lois mises en œuvre.

Cet équilibre est protégé, au niveau des espaces naturels, par des protections qui sont des protections nationales et européennes. On a reporté sur cette carte les différentes protections et vous voyez qu'il y en a d'importantes sur le massif des Maures, ce qui témoigne de sa richesse. Par contre, sur les unités agricoles, on a peu de protection. Pourtant, elles sont identifiées comme des paysages dans le même cadre très souvent.

Comment ce projet de la LGV va traverser ce territoire ? On sait que c'est un facteur puissant d'aménagement du territoire. On sait que ce sera une bonne solution de transport collectif, mais qui n'apporte aucune garantie sur la cohérence du développement territorial. Soit elle sera un élément déstructurant qui renforce la colonisation urbaine sur des unités fragiles. Soit elle sera un élément structurant qui s'adapte aux contingences territoriales et qui participe à un réel projet d'aménagement du territoire pour pérenniser cet équilibre.

Comment ? C'est ce qu'on va voir au travers des séquences. Sur les différents couloirs et les différents scénarios, nous avons réalisé un découpage qui est fondé sur la cohérence géographique et morphologique du territoire. Nous avons 14 séquences. Comme je vous l'ai dit au début, nous avons deux séquences sur la vallée de l'Argens et la plaine des Maures. Vous connaissez ces espaces et Monsieur Giraud nous en parlera plus précisément. C'est un paysage emblématique avec ses pins maritimes et ses chênes très importants. C'est une plaine aussi qui voisine avec une plaine encore très agricole et dans lesquelles circulent des infrastructures très importantes.

Pour dégager les enjeux et les spatialiser, nous avons marqué cette carte sur un modèle 3D. Cela permet de spatialiser les enjeux topographiques. Vous connaissez bien les reliefs du massif des Maures vers le sud et le massif des côtes du Var vers le nord. Sur cette carte, nous avons reporté les limites des protections réglementaires qui sont importantes sur la plaine des Maures puisqu'il y a un site classé et un projet de réserve naturelle, ainsi qu'une zone Natura 2000.

Le jaune symbolise les unités agricoles. Le marron symbolise les unités urbaines qui sont toutes sur l'adret des collines. En vert foncé et en blanc, vous avez les unités naturelles. On voit sur cette carte que les limites des protections sont inscrites dans l'ensemble du couloir.

Par rapport à ce système, on a plusieurs précautions et recommandations d'adaptation du passage de la LGV. Une première serait un jumelage d'infrastructure et une protection des habitations. Sur cette carte, on a reporté les couloirs des scénarios. On voit que ces couloirs suivent les couloirs qui sont dédiés depuis très longtemps aux différentes infrastructures puisque la voie méditerranéenne passait dans ces espaces. La N7 l'a suivi aussi.

Face à ces couloirs qui sont déjà très occupés par des infrastructures, on a deux positions. La première serait de dissocier les infrastructures. Cela veut dire qu'on multiplie l'impact entre les infrastructures. Par contre, si on jumelle les infrastructures, les impacts sont délimités. Les investissements pour les protections sont mutualisés et permettent de traiter en plus les infrastructures existantes.

Sur la plaine des Maures, on est sur un territoire qui vit avec ces infrastructures depuis de nombreuses années et qui s'est organisé avec.

Des dispositifs particuliers par rapport aux habitations qui sont en général implantées sur l'adret pour profiter d'une meilleure orientation du soleil donc les jardins se trouvent au sud. Une première recommandation est de passer sur l'ubac qui protège naturellement par le relief ses habitations.

Quand on ne peut pas, on peut passer en déblais et on peut aménager des passages ce qui permet de garder le champ visuel et de limiter l'impact général de cette infrastructure.

Chaque séquence est présentée de cette manière et vous avez une fiche synthétique sur laquelle sont répertoriés les différents enjeux, les enjeux naturels avec les différentes protections dont nous avons parlé, les unités urbaines avec les projets, sachant qu'il y a des projets d'extension de zones d'activité dans le secteur, le projet d'un nouvel échangeur autoroutier près du Luc. Donc ce sont des choses à prendre en compte dans ce projet.

Nous allons passer sur la séquence de la vallée de l'Argens avec des enjeux assez forts autour des Arcs, une vallée qui reste encore très agricole et l'Argens qui est un élément structurant de ce paysage et qui met en scène des éléments emblématiques. On voit qu'il y a des unités agricoles encore assez fortes. Des villages qui sont sur les adrets donc qui sont encore séparés par des reliefs. Par contre, une grosse urbanisation sur Fréjus et Saint-Raphaël. Il y a des protections toujours sur le site des Maures. Des protections qui sont en projet sur l'Esterel et des sites classés comme à Roquebrune avec un site particulièrement protégé et qui constitue un verrou dans le passage des infrastructures.

Si on applique ces couloirs de 7 kilomètres, on aura des enjeux par rapport à ces protections très importantes et puis, des enjeux par rapport à la gare qui seront aussi déterminants. Sur les séquences précédentes, nous avons vu les enjeux de jumelage et de protection des habitations. Nous allons passer sur l'implantation des gares qui sont déterminantes pour l'équilibre territorial et pour le passage des couloirs.

Sur cette carte, vous voyez à la fois les différentes unités urbaines et les gares, qui sont les carrés rouges, qui sont les gares étudiées par la SNCF et RFF. Celles qui sont en carrés pointillés sont des gares qui ont été envisagées par la suite en complément. Une gare est un élément important avec une échelle à peu près identique à celle qu'on a dans le bassin de l'Arc au nord et celle du plateau de l'Arbois. La gare de l'Arbois représente le même rapport d'échelle que le bassin de l'Arc du nord qui alimente Marseille en eau. C'est un élément important qui fractionne un territoire qui était à l'origine un territoire naturel, donc des enjeux forts à tous les niveaux.

On a plusieurs situations de gares. Lorsqu'elles sont proches des villes, elles participent à la logique d'équipement à l'intérieur d'une ville, donc elles profitent à la fois des services urbains et des réseaux de transport urbains collectifs et de TER. C'est une gare qui est très contrainte par le tissu construit et fait l'objet d'une réorganisation urbaine autour de quartiers en habitation. La position urbaine maintient l'intégrité des unités naturelles et agricoles voisines et pérennise donc l'équilibre des unités dont nous avons parlé précédemment. Une gare qui est en zone urbaine est bien desservie par les transports en commun et profite aussi des transports collectifs et publics organisés par la ville, simplement par des rallongements succincts. Elle consolide et densifie l'urbanité dans un espace qui est sans statut aujourd'hui. La gare participe à la conception d'un projet de construction d'un nouveau quartier de manière à rejoindre les unités urbaines autour d'un équipement public. La position maintient toujours l'intégrité des unités voisines.

Par contre, quand on est sur un projet d'une gare qui permet de desservir les différentes urbanisations qui sont autour, elle pose un réel projet de réaménagement du territoire puisqu'on est sur une gare qui a besoin d'urbanité. Elle concentre des espaces fonciers fragiles, qu'ils soient agricoles ou naturels et elle est fédératrice de projets urbains. Si c'est une implémentation qui est impérative, il se pose vraiment la question de savoir comment on aménage le territoire autour de cet équipement majeur. C'est un peu la question qui se pose sur la gare de l'Est Var, puisqu'on a vu les

photos aériennes et on peut se demander si le village du Muy est à l'échelle d'un équipement de ce type. Il y a déjà des projets d'extension de ce village du Muy qui sont à l'étude. Différentes études sont menées sur un projet d'aménagement du territoire dans ce secteur.

En synthèse, nous avons vu que l'implantation des gares hors des villes est fédératrice d'expansion urbaine et doit mobiliser un projet de territoire. On a des problématiques autour des jumelages d'infrastructures avec des contournements pour préserver l'intégrité des unités, d'autres précautions par rapport à des ouvrages pour réaliser des adaptations des reliefs, des protections des habitations. Ce sont des adaptations qui pénalisent pour certaines les performances des temps de parcours et des coûts, mais elles évitent de détruire la qualité du cadre de vie et une dégradation qui serait irréversible.

Sur l'ensemble des séquences que nous avons étudiées, ce type d'adaptation est présent. Une réflexion s'avère être à mener pour que ce projet de LGV et le projet de développement du territoire convergent pour avoir une plus-value paysagère et fonctionnelle, sachant que le projet de TGV est prévu pour dans 20 ans donc ce sont 20 ans qui sont nécessaires pour concrétiser un réel projet de réaménagement du territoire à l'échelle de la région et à l'échelle locale. Je vous remercie.

Questions du public et interventions des interpellateurs

Olivier KLEIN

Cette étude, commanditée par le CPDP, se veut une introduction supplémentaire aux enjeux environnementaux. Vous voyez que nous n'avons pas oublié l'origine du débat. C'est encore partiel parce que c'est une entrée paysagère et nous avons vu qu'en particulier dans le Var, les enjeux environnementaux ne sont pas que paysagers. Les tortues, par exemple, ne concernent pas vraiment le paysage. C'est une entrée en matière. On va continuer le débat en prenant des questions supplémentaires. J'ai vu qu'il y en avait quelques unes en plus.

Michel BOULOT, Draguignan

J'habite Draguignan et je suis également citoyen de la commune de Montfort. Ce que je ne comprends pas depuis le début de ces réunions, il y a dix ans, quand on parlait du projet LGV, on parlait d'une ligne Aix – Marseille ou Aix – Nice. Pour moi, LGV veut dire ligne grande vitesse ou train grande vitesse, donc pour de longues distances, on met peu de temps. Aujourd'hui, je m'aperçois que cela devient très compliqué. On veut faire une gare à Toulon. On veut faire une gare à Centre Var. Je suis assez d'accord avec ce que disait mon interlocuteur précédent. Le TGV, on en parle donc il se fera. C'est une ligne qui ira de l'Espagne vers l'Italie, Paris – Italie et Paris – Espagne.

Je ne vois pas l'intérêt de détériorer le département du Var en multipliant les lignes et les gares, pour des gains de temps minimes. C'est utile d'en parler. Il y a tout le golfe de Saint-Tropez. Il y a tout le centre Var. Il y a aussi toutes les conséquences routières avec le développement des infrastructures routières. Dans ce que vous avez dit, j'ai retenu certaines choses pour appuyer ce que je dis. Vous avez dit que c'est un gain de 45 minutes pour Paris – Les Arcs ou pour Paris – Saint-Raphaël. Vous avez Marseille – Nice en 1 heure 10 maximum. Marseille – Toulon, en combien de temps ? 30 minutes ? On va faire un gâchis pas possible pour 30 minutes de gain. Je ne comprends plus. On parle des TER. On n'est pas à deux minutes près quand on voyage. Vous avez dit que les TER vont être développés. Si on améliore les lignes existantes de TER, est-ce qu'on ne pourrait pas simplifier la chose ? Après on nous a dit qu'il faut un projet réaliste et réalisable. Donc cela veut dire financièrement moins cher. Il ne faut faire qu'une ligne directe Aix – Nice avec un arrêt dans le Centre Var. Je ne vais pas donner le lieu ce soir, mais cela me paraît tellement logique.

Bernard GYSSELS

Dans les 20 scénarios que RFF présente au débat, comme vous avez pu le voir, nous avons toute une panoplie de solutions. Ces solutions sont liées aux cahiers des charges et au travail qu'on a effectué depuis 18 mois avec nos partenaires pour essayer de proposer des solutions. Vous avez raison. Il y a un certain nombre de solutions, comme celle qui est affichée, Nord Aix – Centre Var et quand on rejoint la ligne classique, on repart en direction de Nice. Vous voyez que, dans les hypothèses qu'on a étudiées, il y a un certain nombre de solutions qui permettent d'aller le plus rapidement possible, comme vous le disiez, d'Aix vers Nice en 3 heures 35. Je donne des chiffres pour qu'on puisse comparer des scénarios entre eux. Et puis, dans les autres familles, c'est pour cela que j'ai parlé de scénarios dans les scénarios approfondis, il y a des solutions plus équilibrées.

Cela veut dire qu'on essaie de résoudre à la fois les problèmes de dessertes avec des solutions dont les coûts ne seraient pas rédhibitoires. Vous avez vu que, dans tout le panel de solutions, on va de 5 milliards à 7,5 milliards. Dans les différentes solutions, il n'y en a aucune qui est pareille et qui présente des gains de voyageurs. Vous avez vu qu'elles sont très différentes. Il faut qu'on arrive à aboutir à un projet partagé et qui réponde le mieux aux attentes de la région.

Michel CROC

Comme j'ai dit qu'on était là pour écouter les propositions, si je comprends bien, vous préconisez qu'on ait un train à grande vitesse entre Aix et Centre Var et que Toulon, on y aille depuis Marseille. Donc on ne fait pas la partie qui descend dans la plaine des Maures ?

Michel BOULOT

Je pense effectivement qu'une ligne à grande vitesse doit être la plus simple possible. Quand on fait Aix – Paris, on s'arrête à Lyon et Dijon. Il n'y a pas 40 gares. Là, on nous propose de faire une gare à Toulon. Je trouve que c'est totalement inutile. Cela veut dire que d'Aix, on va vers Toulon. A Toulon, on va reprendre la vallée avec tous les vignobles jusqu'au Muy. Je trouve que c'est totalement inutile. On nous promet de revoir les TER donc il va falloir les améliorer. Ensuite, vous dites qu'on aura des TER toutes les 7 à 15 minutes. Dans les villages où les TER passent, je les plains. Pour moi, je desservirais Toulon en TER par le Centre Var ou par Marseille. C'est tout. En plus, cela nous éviterait de payer pas mal d'impôts en plus.

Monsieur STREICHEMBERGER (Association des usagers des trains de la gare Les Arcs-Draguignan)

Bonjour. Je m'excuse de prendre la parole devant une assemblée aussi nombreuse. Je n'ai pas l'habitude parler devant autant de gens donc je vais vous demander un peu d'indulgence. Je suis tout à fait d'accord avec le Monsieur qui a pris la parole avant moi. Effectivement, depuis l'école, on m'a toujours appris que la ligne la plus directe et la moins coûteuse était une ligne droite. Sachant qu'il y a une gare à Aix-en-Provence et à Vintimille, la ligne droite devrait passer depuis Aix jusqu'à Nice en passant par le Centre Var, sachant que Toulon est bien desservi par le TGV depuis Marseille. D'ailleurs, il y a un rapport de la DATAR qui donne des chiffres et la rapidité. On s'aperçoit que les TGV ou les TER qui vont de Marseille à Toulon ou d'Aix à Toulon, les études et le coût pour faire cette réalisation vont du simple au triple, voire au quadruple. Pour aller à Toulon, il faut faire un bras de retour parce qu'on ne peut pas s'arrêter à Toulon. D'après ce que j'ai compris, on est obligé de construire une gare 5 ou 10 kilomètres avant ou après. Donc il faudrait reconstruire un bras pour rejoindre la gare de Toulon.

La deuxième observation que je veux faire concerne autre chose que ce dont je viens de parler. Toujours dans un rapport qui a été donné par la DATAR, vous avez parlé d'aéroports qui seraient surbookés dans les années 2015 ou 2020, notamment Marseille, Nice ou Hyères qui devrait fermer parce que d'après les dernières études, il ne présenterait plus toutes les structures de sécurité. La question que je me pose est de savoir s'il y a une gare qui était construite dans le Centre Var vers Le Luc ou ailleurs, est-ce que ce serait lié à la construction d'un autre aéroport ?

Lise MERMILLOD

Pour la deuxième question, la nouvelle gare n'est pas liée à la construction d'un nouvel aéroport. On a parlé de la saturation des infrastructures aéroportuaires. On n'a pas mené en propre des études RFF. La DGAC s'en est chargée. Elle ne concluait pas à la fermeture de l'aéroport d'Hyères. Donc une nouvelle gare ne serait pas du tout liée à la construction d'un nouvel aéroport.

Bernard GYSSELS

Pour la première question, par rapport à cette hypothèse qui figure sur la carte, on est dans la famille à trois axes. Les couloirs qui sont présentés desservent le plus rapidement possible en direction de l'est de la région. Vous voyez que, sur cette carte, figure un maillon complémentaire pour la desserte de Toulon. Je pense que ce point est tout à fait ouvert et par rapport à ce que vous précisiez tout à l'heure, si on ne fait pas la partie sillon permien, comment desservir Toulon ? Toute la réflexion doit porter sur cet élément dans la mesure où on ne ferait pas ce petit maillon qui permet, dans les hypothèses que nous avons retenues, de desservir Toulon en empruntant la ligne nouvelle qu'on appelle Nord Aix – Centre Var et en revenant sur Toulon.

Olivier KLEIN

On va donner la parole à notre premier interpellateur, Monsieur Robert Giraudo, de l'Association pour la Protection de l'Environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban.

Intervention de Robert GIRAUDO, CAPRE, Association pour la Protection de l'Environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban

Je voudrais dire deux choses par rapport à la question qui vient d'être posée. Cela fait quelques réunions auxquelles je participe et je m'aperçois effectivement que l'argumentaire de RFF pour prouver l'opportunité de cette ligne LGV varie un peu en particulier, les élus de la région niçoise qui au début des réunions qui nous disaient que le projet de LGV PACA était indispensable face à l'engorgement de l'aéroport de Nice. J'ai réfléchi à la question et j'ai vu que, dans vos propres études que vous nous avez fournies, faites par la DGAC, le nombre de passagers sur l'aéroport de Nice devrait passer 9 à 16 millions en 2020, donc 7 millions de passagers en plus. Or, d'après les mêmes études, seul 1,2 million de passagers sont susceptibles d'opter pour la LGV par rapport à l'avion. Si d'ores et déjà aujourd'hui, avec 9 millions de passagers, l'aéroport de Nice est saturé, je ne vois pas en quoi le fait de retirer 1,2 million sur 7 millions de plus pourra arranger les choses. C'est par rapport à la question sur l'aéroport qui vient d'être posée.

La deuxième chose est que je voudrais aussi ce soir faire remarquer à la salle la « présence de nombreux élus. » Il faut croire que notre avenir et l'avenir de notre région ne les intéressaient pas beaucoup. Normalement, tous les élus du Centre Var devraient être là. Ce débat est quand même le moment privilégié pour rencontrer les citoyens. Certainement, la LGV n'est pas importante et ne décidera pas de notre avenir à tous dans les prochaines années. C'était juste une remarque.

Je voudrais commencer cette intervention en remerciant la Commission de Débat Public pour la civilité qu'elle a donnée à la coordination provençale pour le respect de l'environnement que je représente ce soir et qui s'exprime sur le projet de LGV qui nous est présenté. En effet, en dehors

des débats organisés par la CNDP, il faut bien reconnaître qu'il est très difficile pour le public de s'informer et d'entendre les arguments qui nous conduisent à dire que ce projet est une véritable menace pour l'avenir du Var en général et du Centre Var en particulier. On ne compte plus les réunions annulées faute d'avoir obtenu des salles municipales ni les informations tendancieuses transmises aux citoyens avec les instances régionales ou départementales. Pour préciser mes propos, je citerais par exemple le Conseil Général du Var qui diffuse des informations volontairement erronées sur le financement de la ligne nouvelle dont nous avons appris lors de ce débat que rien n'était réglé, si ce n'est l'assurance que la majeure partie de la facture sera à la charge du contribuable de la région PACA.

Je voudrais aussi m'élever contre le discours d'un certain nombre d'élus qui disent à leurs électeurs : « Vous savez, ce projet est vraiment impensable chez nous, car il détruirait nos richesses naturelles ou agricoles et nous apporterait des nuisances importantes. Je me battraï donc avec vous pour qu'il ne passe pas ici, mais vous comprendrez qu'on ne peut pas être contre ce projet s'il passe ailleurs. » Non, Messieurs les élus, ce projet n'est pas nuisance ou pas en fonction de la terre de son propre jardin.

Pour la CAPRE, c'est clair que ce n'est ni ici ni là-bas car ou que ce soit, la LGV PACA ne constitue pas une opportunité pour le département du Var. Cette affirmation est largement justifiée par les analyses des études de la ligne nouvelle qui nous sont présentées depuis des mois par RFF et les partenaires du projet. On entend : « Avec la LGV, il y aura moins de pollution atmosphérique, car le train produit moins de gaz à effet de serre au kilomètre par passager que la voiture. » On pourrait croire cette assertion car, en effet, dans l'absolu, et toute choses égales par ailleurs, le train produit moins de gaz à effet de serre au kilomètre par passager que la voiture. Mais dans le cadre de la LGV, il ne s'agit pas de remplacer l'un par l'autre, mais d'augmenter globalement le nombre de kilomètres parcourus en trouvant de nouveaux usagers, de trois à huit millions selon les chiffres des études fournies par RFF.

Il s'agit aussi d'augmenter la fréquence des déplacements pour les cadres supérieurs et les catégories les plus aisées de la population, en leur permettant de faire des trajets domicile – lieu de travail sur des distances qui sont dissuasives à l'heure actuelle. Alors, on peut être certain que le volume de gaz dégagé sera plus important si la nouvelle ligne voit le jour que si l'on reste dans la situation actuelle.

RFF nous dit qu'avec la LGV, il y aura moins de bouchons et plus le risque de voir se construire une nouvelle autoroute ou un autre aéroport. Encore une fois, l'argumentation est fantaisiste car une offre supplémentaire en moyens de transport n'a jamais fait reculer de façon durable l'utilisation des réseaux routiers, autoroutiers et aéroportuaires. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder la région parisienne qui concentre le plus grand nombre de dessertes TGV sur des zones de transports en commun, aéroports compris, les plus denses de la nation et qui, en même temps, connaît les problèmes de circulation les plus importants.

Si provisoirement la LGV venait à faire baisser la fréquentation de l'A8, l'effet ainsi produit inciterait des usagers potentiels, qui s'abstiennent aujourd'hui, à emprunter cette voie de circulation et très rapidement, le seuil de saturation serait de nouveau atteint.

Par ailleurs, concernant le nouvel aéroport, c'est justement la proximité d'une gare LGV qui conditionnerait sa réalisation.

RFF nous dit : « Avec la LGV, plus de ferroutage et de TER. » On peut dire que RFF nous prend pour des idiots. Tout d'abord, et RFF ne le cache pas, LGV ne peut servir pour du transport de fret. Mais plus gênant pour eux, la ligne existante n'est pas dimensionnée pour le transport du fret, du fait que de nombreux tunnels ne sont pas au gabarit des conteneurs qui représentent désormais la grande majorité du transport de marchandises. Ceci vient probablement du fait que la SNCF possède une filiale spécialisée dans le transport de fret, qui est une des plus grosses entreprises européennes, et que la SNCF n'entend pas se faire autoconcurrence. Alors, il faudrait qu'on arrête de nous servir n'importe quelle justification.

Par ailleurs, si on utilise l'argent de la construction de la ligne nouvelle, il est peu probable qu'il reste quelque chose dans les caisses de la région ou du département pour financer la modernisation des lignes TER et la mise aux normes pour le fret de la ligne existante.

RFF nous dit : « La LGV est indispensable au développement touristique du département. » Ah bon ? Je pensais que le département du Var était déjà le premier département touristique de France. Je pensais aussi que, dans le Var, c'était l'arrière-pays qui était en progression au détriment de la côte. J'imaginai que l'explication de ce phénomène était la surpopulation et le bétonnage intensif des Alpes-Maritimes et du littoral varois. Je pensais naïvement que la progression des prix immobiliers et la difficulté de trouver un terrain pour les gens du pays était la preuve que notre département était en expansion trop rapide à l'heure actuelle. J'étais certain que le bon sens serait plutôt de freiner cet emballement dans lequel personne n'a rien à gagner, hormis les promoteurs immobiliers et les spéculateurs.

Alors, non, l'arrivée de la LGV ne serait pas une bonne nouvelle pour le Var car elle accélérerait encore davantage le phénomène d'épuration sociale qui sévit à Marseille depuis la mise en service du TGV. A voir l'article du *Nouvel Observateur* paru récemment sur le sujet.

Nous venons de voir que cette ligne n'est pas justifiée pour l'avenir du Var, mais en plus nous allons montrer que ce projet viendrait consommer encore quelques espaces naturels les plus remarquables de la région, notamment dans le département du Var, espaces qui constituent le « fond de commerce » de toute une économie basée sur le respect de l'environnement et la mise en valeur des richesses écologiques exceptionnelles de nos campagnes. C'est pourquoi nous considérons qu'avec ce projet, le risque de tuer la poule aux œufs d'or est immense.

Comme exemple de la problématique, nous pouvons parler du sillon permien dont la Plaine des Maures constitue le noyau central. Vous voyez ici l'appel que les plus grands naturalistes avaient lancé pour la protection de l'environnement en 1992. Parmi les signatures, on pouvait trouver Marcel Barbero, Jean Dorst, Pierre Pfeiffer, et bien d'autres. Cet espace renferme des dizaines d'espèces animales et végétales présentes sur les listes de protection régionales, nationales et de la convention de Berne et il a fait l'objet d'une convention interrégionale de 1997. C'est le seul site, à protéger des espèces naturelles, jamais mis en place. Généralement, cette procédure est utilisée pour construire de grandes infrastructures nationales, comme des barrages, des centrales atomiques, etc.

Voici le texte exact du Ministre de l'Environnement qui a lancé la procédure du projet d'intérêt général : « *La plaine des Maures, ensemble naturel dont la richesse biologique et paysagère a été confirmée par des études récentes, est une zone d'intérêt majeur pour la protection du patrimoine naturel méditerranéen. Proposée pour figurer sur la liste des futurs sites protégés au titre de la directive européenne habitat, cette région ne fait actuellement l'objet d'aucune protection réglementaire là où des projets d'équipement lourd et des aménagements diffus ont menacé et*

menacent encore son intégrité. Par ailleurs, la Commission européenne a mis en demeure la France d'assurer la préservation des milieux naturels de cette région. Une protection réglementaire et une politique foncière doivent donc être mises en place rapidement. »

C'est ainsi que des mesures réglementaires du droit français et européen se trouvent de proposer une réglementation à l'Etat français pour la protection de ces espaces. Les inventaires réalisés, depuis maintenant six ans, viennent chaque jour confirmer la richesse des milieux et allonger la liste des espèces protégées qui y trouvent un dernier refuge.

Alors, quels seraient les effets prévisibles de la LGV avec les tracés probables ? Au plus haut des espaces encore ouverts, des cloisonnements sont prévus pour les espèces animales qui resteront. Destruction de zones AOC risquant d'entraîner une dégradation des zones naturelles non encore impactées. Bruits et nuisances lors de la construction de la ligne très défavorables à certaines espèces animales. Au plan hydrologique, captation des sources et assèchement des zones humides traversées par le tracé, désorganisation des écoulements de surface, entraînant de graves conséquences sur les milieux avoisinants. Enfin, en termes paysagers, la qualité du paysage, principal atout du Centre Var, se trouverait fortement dégradé par le dessin d'une nouvelle ligne.

Ce constat est d'autant plus regrettable quand on entend de plus en plus les politiques penser, et notamment le premier d'entre eux, à fustiger l'attitude de certains pays tropicaux et équatoriaux qui ne prennent pas suffisamment de mesures pour protéger les dernières grandes forêts de la planète. Chaque espèce qui disparaît est une perte incommensurable pour l'humanité, disent-ils.

Justement, nous nous trouvons dans le même cas de figure dans la région et notamment dans la plaine des Maures. Le projet de la LGV, s'il voyait le jour, conduirait de façon mécanique et inéluctable, à la disparition d'espèces animales et végétales endémiques dans notre région. Car, pour certaines de ces espèces, les protections qui leur ont permis de traverser les millénaires et de survivre jusqu'à nous, sont très fragiles et l'interdépendance des milieux est telle que la moindre perturbation peut entraîner leur disparition.

Alors, comment pouvons-nous demander aux autres de ne pas faire chez eux ce que nous faisons chez nous ? Au final, le bilan général du projet est le suivant. Avantages attendus : gains de temps minimes, de 1 heure 15 à 1 heure 30 pour un Paris – Nice, sans aucun arrêt sur le trajet de gare à gare qui ne tient pas compte du temps nécessaire pour atteindre les gares nouvelles. Possibilité d'augmenter le trafic TER sur la ligne actuelle qui ne tient pas compte de la ligne nouvelle qui va assécher les finances régionales pour des décennies et qui va empêcher la mise aux normes de la ligne fret de la ligne existante.

Au chapitre des inconvénients, nous avons les habitats naturels détruits, systèmes hydrologiques dérégulés, paysages défigurés, agriculture et AOC notamment menacée, expropriation, nuisances sonores, explosion démographique des quartiers proches des nouvelles gares, pression foncière intolérable pour les autochtones, coût de plusieurs millions d'euros pour les poches de la région.

Alors, à vous de choisir !

Olivier KLEIN

Merci de votre intervention. Je voudrais juste préciser que vous nous avez remis un cahier d'acteur ce soir. On va l'éditer aussi vite que possible. Cela va prendre quelques jours, mais il sera

disponible en ligne et dans les instances concernées dès que possible. Il y a sans doute quelques réactions à cette intervention.

Lise MERMILLOD

Je voudrais m'excuser si je vous ai fait croire qu'avec la LGV, il n'y aurait plus personne sur les routes et dans les avions. Ce n'est pas ce qu'on dit ou alors je me suis mal exprimée. Ce qu'on dit est que la LGV offre le choix au citoyen d'utiliser le train plutôt que la voiture ou l'avion. Je vous donnais les chiffres tout à l'heure. C'est 5 000 usagers reportés chaque jour de la route vers le fer. Quand on compare aux 150 000 voitures qu'il y a tous les jours à l'entrée de Nice, ce n'est pas beaucoup, mais c'est une projection à comportement constant. Si on offre le choix, on espère que plus de personnes choisiront le train. Pour l'avion, c'est pareil. L'avion, on a fait des projections. S'il y avait un million de passagers par an qui se reportaient, sur un trafic à Nice qui sera de plus de 16 millions, c'est vrai que ce n'est pas beaucoup, mais c'est une part quand même plus importante que pour le routier. Mais c'est aussi à effet constant. On a fait des études en disant qu'il y aurait tant de TGV avec tels temps de parcours et il y aura tant d'avions avec tels temps de parcours. On ne s'est pas mis à la place des aéroports et on ne s'est pas dit : « Si je suis un aéroport, que j'ai besoin de développer mon trafic et mes destinations, si sur le trajet Paris – Nice, je peux supprimer tant d'avions et en mettre d'autres sur d'autres destinations, c'est un choix. » On ne s'est pas substitué. On n'a pas cherché à proposer une contre-offre aérienne complémentaire à l'offre ferroviaire. On a défini des effets minimum. Cela va jouer sur le comportement des usagers ou sur le comportement des organisateurs de transports.

Robert GIRAUDO

Par rapport à ce que vous venez de dire, je note que votre argument devient plus réaliste par rapport aux premières réunions présentées. Je veux poser la question en termes de rapport qualité/prix. Vous nous proposez un choix entre le train, l'avion et la voiture, mais à quel prix ? Au prix de la destruction de nos plus beaux espaces. Au prix de dizaines de milliers de gens qui vont voir leur ville ruinée. Au prix d'un risque d'atteinte au développement harmonieux du Var qui est déjà actuellement beaucoup trop rapide. Est-ce que ce que vous nous proposez est en commune mesure avec le prix que vous nous demandez de payer ? Voilà la question qu'il faut se poser.

Olivier KLEIN

Effectivement, c'est une des questions qui est posée par le débat public. Tout le monde doit répondre à cette question. C'est une question qui s'adresse à vous mais aussi aux élus. On remercie la seule élue qui est présente. Je dois quand même m'associer à Monsieur pour dire qu'en général, dans les réunions de débat public, nous avons plutôt regretté l'absence d'élus que souligné leur présence. Je vous remercie d'autant plus.

Lise MERMILLOD

Je voudrais juste rajouter quelque chose. Je voudrais essayer de vous rassurer si c'est possible. C'est sûr qu'une LGV, en termes d'impacts environnementaux, est réelle. Quand on fait ces infrastructures, il faut bien qu'on passe quelque part. Par contre, le développement de la LGV, en

termes de développement du tourisme, d'augmentation des prix du foncier et de développement économique, les effets sont difficiles à isoler et ne sont pas systématiques. On a essayé, ainsi que la DATAR, de mener des études. On n'arrive à rien de probant. La seule chose qu'on peut dire est qu'avec la LGV, cela change effectivement la mobilité des personnes. Cela ne veut pas dire qu'on attire plus de monde. On sait aussi que cela change l'image et la notoriété des territoires qui sont desservis quand ils n'en avaient pas. C'est ce qui s'est passé à Marseille. C'est vrai qu'avant que la LGV n'arrive à Marseille, Marseille n'avait pas une bonne image. L'image de la Côte d'Azur aujourd'hui est déjà très bonne. Il ne faut pas craindre cette LGV comme un moteur de développement et d'attraction beaucoup plus forte que le territoire ne l'est déjà.

Robert GIRAUDO

Il le sera. Nous avons un territoire du sud que tout le monde envie. Tout le monde a envie de venir sur la Côte d'Azur. Si on donne la possibilité aux gens de venir en 50 minutes, vous mettez des millions de personnes en plus sur nos côtes et dans notre pays. Est-ce que c'est supportable pour l'environnement du pays ? Il y a 15 ou 20 ans, peut-être que votre projet aurait eu une chance. Il se serait inscrit dans l'histoire. Aujourd'hui, il est en décalage total par rapport à ce que nous apprenons tous les jours et ce que tous les scientifiques nous disent. On court droit à la catastrophe. Aujourd'hui, il est criminel d'augmenter encore l'offre de transport, de baisser le temps de parcours d'une ville à une autre parce qu'on va augmenter automatiquement le nombre de kilomètres parcourus, et chaque augmentation de kilomètres se traduit par l'augmentation de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, la seule chose sur laquelle les scientifiques ne sont pas d'accord, c'est de dire s'il faudra 15, 20 ou 30 ans pour que le climat soit totalement modifié. Allons-nous continuer à amplifier le phénomène ? Dans 20 ans peut-être, quand votre ligne sera prête, peut-être qu'il aura été nécessaire de prendre des mesures nécessaires et que l'on n'aura plus le droit de circuler si on continue comme cela.

Alain TRUPHEMUS

Vous avez beaucoup parlé de la plaine des Maures. Effectivement, la plaine des Maures est un espace remarquable où vivent de nombreuses espèces protégées. Cela fait partie du réseau Natura 2000. A ce titre, on ne peut que constater que la région PACA recèle de nombreux espaces naturels remarquables. Plus de 30 % de l'aire d'étude est classée dans le réseau Natura 2000.

Si la LGV PACA doit détruire de nombreuses espèces animales et végétales, si la LGV PACA doit assécher toutes les sources du Centre Var, si la LGV PACA doit amener plus de 30 millions de personnes dans le département, bien évidemment, il ne faut pas faire ce projet. Ceci étant, nous ne sommes pas les seuls à penser que le développement de la grande vitesse fait partie d'une politique de développement durable des transports. Vous avez raison en disant qu'offrir une infrastructure permet de se déplacer. En améliorant la vitesse, on va engendrer un certain nombre de déplacements qui sinon ne se seraient pas faits. C'est une vérité.

Mais on est là pour proposer une alternative qui n'existe pas aujourd'hui. On est dans un mouvement de transfert de millions de déplacements de l'aérien et de la route vers le train. RFF est une entreprise publique de l'Etat qui est là pour développer le transport ferroviaire. Développer le transport ferroviaire, c'est offrir une alternative à la voiture et à l'avion. Ce n'est pas qu'au niveau français que nous pouvons affirmer cela.

Quand on lit le livre blanc des transports de la communauté européenne qui dit qu'à l'horizon 2010, le choix, pour un développement durable des transports, est que L'Europe, comme le gouvernement français, soutient des projets ferroviaires. Elle soutient des projets pour le transport de marchandises comme le ferroutage. Ce n'est pas l'analyse qu'on a faite sur la région PACA pour traverser les Alpes, puisqu'il y a un projet de ferroutage plus au nord vers Turin. La condition est aussi le développement d'un réseau à grande vitesse. C'est aussi le cas ailleurs qu'en France. C'est le cas en Italie. C'est le cas en Espagne. C'est le cas en Allemagne. On n'est pas en France les seuls à penser que la LGV est aussi une réponse aux phénomènes de changements climatiques pour inverser la tendance et réduire l'émission de gaz à effet de serre.

Robert GIRAUDO

Un dernier mot parce que vous essayez de caricaturer les arguments que l'on présente. Vous-mêmes vous faites une caricature en disant qu'une ligne à grande vitesse peut être incluse dans un projet de développement durable. Quand on parle de transports de masse, comme les TER, ou de transports intercity comme les bus, d'accord, on est dans le développement durable. Dépenser 10 milliards, qui seraient bien plus utiles ailleurs, pour permettre à des gens d'habiter à Nice et de travailler à Paris, ce n'est pas du développement durable. C'est une inertie. C'est tout le contraire.

Michel CROC

Je voudrais apporter deux éléments d'information sur le foncier et sur le financement. Sur le foncier, dans ce que vous avez dit, j'ai noté qu'une politique de 1995 doit être mise en œuvre rapidement. Il y a une réunion spécifique où cela a été dit. A titre d'exemple, je vous donne l'exemple de Marseille. Euroméditerranée se développe avec des bureaux et des logements à prix d'or et sur la Canebière où les prix continuent à baisser. Si vous passez sur la Canebière, partout vous voyez des logements et des bureaux à vendre. Donc il n'y a pas d'effet mécanique de la grande vitesse.

Robert GIRAUDO

Par rapport à la politique foncière, en 1997, le gouvernement a donné des directives très précises aux élus. Une réserve naturelle est en cours d'instruction sur la plaine. Comme par hasard, elle a été gelée et on n'en parle plus depuis qu'on parle du TGV. Aujourd'hui, les élus ont bloqué la procédure de classement de la plaine des Maures en réserve naturelle en attendant de savoir s'il faut faire passer une LGV au milieu. On serait la risée de l'Europe une nouvelle fois si on créait une réserve naturelle et quelques années après, on y fait passer une LGV au milieu.

Alain TRUPHEMUS

Je confirme que la plaine des Maures fait l'objet d'une protection dans le réseau Natura 2000. La plaine des Maures a été classée zone de protection spéciale par Monsieur le Ministre de l'Environnement début 2004, alors que RFF était déjà en train de travailler sur le projet de LGV.

Robert GIRAUDO

La ZPS ne prend pas le périmètre exact de réserve naturelle et aujourd'hui, la seule mesure de protection qui permettrait au citoyen de s'opposer à la réalisation de la LGV, c'est la réserve naturelle. Les élus l'ont bien compris. Ils ont suspendu la procédure de classement en réserve naturelle. Cela fait 7 ans que la procédure est lancée. On n'en est pas encore à la deuxième phase sur 6.

Michel CROC

Un point d'information parce qu'il y a eu une réunion sur le financement à Marseille pour dire un peu quel schéma peut être imaginé pour assurer le financement des lignes à grande vitesse et la plupart des investissements ferroviaires futurs. RFF finance à hauteur de ce qu'il pourra rembourser par les péages que lui verseront les trains qui emprunteront la ligne. Quand RFF a été créé, il a été doté des 25 milliards d'euros de dette de la SNCF et il s'est engagé à ne pas les augmenter. Donc du côté de RFF, c'est à hauteur de ce qui sera remboursé par les péages payés par la SNCF ou par d'autres.

Ensuite, on pourra obtenir des financements européens si on arrive à faire classer la ligne dans les projets européens, ce qui est bien. La France ne l'avait pas demandé, mais il faudra qu'elle le demande.

Ensuite, il peut y avoir une participation du privé, mais ce n'est pas une participation du privé du même style que pour les autoroutes. On se trouve dans un système où tout le public est fait par un privé. C'est une participation du privé à la construction et à l'exploitation. De cette façon-là, on peut arriver à financer 30 ou 40 % de la ligne.

Il va rester 70 % à financer. La règle est que l'Etat en prend 35 % et les collectivités en prennent 35 %. Les 35 % que prend l'Etat, ils vont être financés de plus en plus sur les surplus des péages d'autoroutes. Si on ne les privatise pas toutes, une grande partie viendra du transfert des surplus des péages d'autoroutes.

Il reste 35 % à la charge des collectivités locales. Aujourd'hui, la ressource des collectivités locales, c'est 2/3 de transfert de l'Etat et 1/3 de ressources locales. Donc cela veut dire que nous allons payer à peu près 20 % dans nos impôts nationaux et 15 % dans nos impôts locaux. Cela veut dire que les citoyens sont impliqués et qu'ils ont quelque chose à dire. Je voulais vous donner ces chiffres pour que les choses soient un peu plus claires. Dans le document du Conseil général, ce n'est pas faux, mais c'est ambigu parce qu'il est dit que c'est le financement du TGV Est. Il est écrit que le TGV Est est financé de cette façon.

Robert GIRAUDO

« *Le financement devrait s'approcher du financement pour le TGV Est.* » C'est « devrait s'approcher. » Ce que je retiens de ce que vous venez de dire, c'est qu'il pourrait y avoir du privé. L'Etat pourrait – mais comme vous le dites aujourd'hui les autoroutes sont toutes en voie de privatisation, et la privatisation s'accélère. La seule chose qui est sûre est que la commission européenne a dit « rien. » En l'état actuel, la commission européenne ne finance pas un sou de cette ligne parce qu'elle n'était pas prévue et ce n'est pas parce que d'un jour à l'autre, vous décidez de

faire un projet sur 20 ans, un jour vous le faites et l'autre jour, vous ne le faites pas. Pour l'instant, c'est non et on le sait de manière sûre. Deuxièmement, l'Etat français a dit qu'il mettrait le minimum. Le minimum peut vouloir dire zéro. On reste entre 70 et 90 % pour la région.

Michel CROC

Ce n'est pas exact. Le financement par l'Etat au niveau que j'ai annoncé existe déjà puisqu'il y a une agence qui a été créée, l'agence de financement des infrastructures de transport en France, et dont les fonds viennent déjà à deux tiers des sociétés d'autoroutes.

Robert GIRAUDO

Aujourd'hui, oui. Mais dans 15 ans, au moment de la construction de la ligne, il est certain que les sociétés d'autoroute seront toutes privatisées. Aujourd'hui, personne ne sait trop. Pour le financement, on ne sait pas. On a 6 ou 8 milliards à payer et on verra, au moment de lancer les travaux, comment on les finance.

Michel CROC

On a une certaine somme à payer. On a un schéma de financement qui est vu. Effectivement, peu à peu on va le mettre au point. Il ne faut pas dire que ce sera à 90 % des impôts locaux.

Olivier KLEIN

Effectivement, cette question du financement est très importante. Les seuls éléments d'information que la CPDP a apportés à la réunion de financement, c'était de faire un petit calcul que tout le monde peut faire, correspondant à ce que représente la prise en charge par les habitants de la région d'un milliard d'investissement sur 30 ans. Cela représente une charge qui n'est pas forcément un impôt supplémentaire. Le financement d'un milliard sur 30 ans par l'ensemble des 4,5 milliards d'habitants de la région représente une charge de 10 euros par an et par habitant pendant 30 ans. Ensuite, vous faites les calculs que vous voulez et les interprétations que vous voulez. A propos de l'Europe, ce que j'ai entendu dire est que l'Europe a retenu une liste de projets prioritaires. Dans cette liste, il n'y a pas de LGV PACA puisque la France n'avait pas proposé ce projet. Effectivement, il y a une action politique à faire pour faire remonter ce projet.

Robert GIRAUDO

On est assez mal placé en ce moment pour réclamer quoique ce soit.

Olivier KLEIN

Je vous propose de reprendre une question de la salle avant de passer la parole à Monsieur Defurne, notre deuxième interpellateur. Je vous demanderais d'avoir une question relativement courte. Merci.

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

J'ai une question relativement courte, mais je voudrais ajouter un commentaire par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure. Le TGV n'est pas le seul à contribuer au renforcement de la pression foncière, c'est vrai, mais vous y contribuez largement. On en a parlé hier. L'augmentation de la fréquentation du département ne pourra pas être évitée, compte tenu de l'octroi des permis de construire, etc.

En fait, j'ai un doute sur l'utilité publique de votre projet. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, votre projet est d'utilité publique en ce qui concerne les transports. On est d'accord. On va faciliter le transport. Mais, moi ce qui me gêne un peu, c'est qu'à l'heure actuelle, la notion d'utilité publique s'apprécie de façon plus globale. La notion d'utilité publique, en termes d'aménagement, ne comprend pas seulement les transports. C'est une notion qui a évolué dans le temps, dans la mesure où ce qui était d'utilité publique il y a 20 ans ne l'est plus aujourd'hui. On n'a qu'à regarder les contentieux relatifs aux autoroutes qui font encore plus de dégâts qu'une LGV, je le reconnais.

Sur l'utilité publique, et d'après mes recherches dont je peux vous communiquer les sources, c'est que 55 % des gens considèrent que la défiguration du paysage représente une grave menace pour l'environnement et cette tendance va s'accroître, dans la mesure où elle est liée aux insatisfactions des conditions de vie urbaines. On note une très grande méfiance des gens dans cette étude à l'égard des projets dits de développement durable. Parmi ces projets, figurent les stations d'épuration et les tracés TGV. Les stations d'épuration, on en a encore beaucoup à cause de l'augmentation de la population. Il faudra quand même justifier cette utilité publique au moment de la déclaration d'utilité publique puisque ce projet ne représente aucun avantage pour les habitants du département du Var.

Ce que je propose n'est pas de dire non au projet LGV. Je suis consciente que pour les Niçois, c'est très intéressant. Pourquoi n'a-t-on pas approfondi la possibilité de relier les Niçois à Paris par le Lyon - Turin ce qui les mettrait à 3 heures 30 de Paris. Je pense que vous pouvez nous donner une réponse. Ensuite, on ne privilégie pas également, pour satisfaire aux exigences de l'arc méditerranéen, l'aménagement de la voie maritime qui permettrait de transporter voyageurs et marchandises sur l'arc méditerranéen de Gênes à Barcelone. Cela présente de nombreux avantages. Cela coûte moins cher. C'est modulable, ce qu'on ne peut pas faire avec une voie ferrée. Une fois qu'elle est construite, c'est pour 100 ou 200 ans. Là, on peut changer les voies donc cela présente des avantages. Cela permettrait de répondre aux exigences des habitants des Alpes-Maritimes et aux exigences européennes au niveau du trafic de l'arc méditerranéen.

Je ne pense pas que la LGV soit compatible avec la préservation du Var dans tous ses aspects. Si vous faites passer la LGV, la pression démographique et la pression foncière vont s'accroître, mais à notre niveau, nous les citoyens ne pourrions plus rien y faire. Si la LGV ne passe pas dans le Var, et que nos élus continuent à pratiquer une politique foncière telle qu'elle est menée actuellement dans le Var, les citoyens auront la possibilité de changer les choses au moment des élections. Quand la LGV est faite, c'est terminé.

Michel CROC

Le cabotage et le fret, on en a parlé, on est d'accord. C'est ce qu'on a écrit. Ensuite, pour la question de desservir Nice par Turin, il y a un projet qui a été fait par des gens qui en ont fait la promotion et qui a été publié en 2002. Je l'ai regardé. Je vous l'explique tel qu'il est décrit par ses

promoteurs. Nice – Turin, c'est 200 kilomètres dont les 2/3 en Italie. Ils ont estimé cela à 25 millions d'euros du kilomètre, ce qui est moins cher que nous parce qu'on a beaucoup de tunnels. Donc c'est un projet à 5 milliards d'euros à réaliser pour les 2/3 en Italie, et qui fait Paris – Nice en 4 heures 29. Ce n'est pas la même chose. Ce n'est pas le même projet.

Olivier KLEIN

Cela permet de préserver tout un département français. Dans la région de Cuneo, je ne sais pas ce qu'ils en pensent.

Mélanie MACARIO

Les Italiens sont en faveur du Lyon – Turin plutôt que de relier la LGV à Vintimille.

Michel CROC

Les Italiens sont en faveur du Lyon – Turin mais ils développent actuellement une ligne côtière à 200 kilomètres par heure sur Vintimille – Gênes. Ils sont bien pour développer le transport de voyageurs de Gênes à Nice. On les a eus dans certaines réunions. Ils ne sont pas du tout pour le développement vertical sur la côte. Si on leur demande d'investir 5 milliards d'euros chez eux, ils vont nous envoyer pâtê.

Olivier KLEIN

Juste à titre indicatif, l'Italie soutient officiellement le projet Lyon – Turin, mais il y a de très fortes oppositions locales dans le Val de Suze donc entre Turin et le tunnel sous les Alpes. Il y a de très fortes oppositions qui sont bien plus fortes que celles qu'on peut connaître dans notre région. C'est une parenthèse parce que je connais un peu ce projet. Je donne la parole à Monsieur Defurne.

Intervention de René DEFURNE, Association des usagers de la gare Les Arcs - Draguignan

Mesdames Messieurs, bonsoir. Je me présente. Je suis René Defurne. Je suis président de l'association des usagers de la gare Les Arcs – Draguignan depuis le début de cette année. Le projet LGV PACA, bien avant qu'il ne fut à l'état avancé, a suscité un certain nombre de débats au sein de notre organisation et nous en avons discuté en particulier lors des assemblées générales de 2002 et 2003. En 2004, nous avons décidé de franchir le pas et nous avons pris une position.

L'assemblée générale du 6 novembre 2004 a estimé opportune la création d'une LGV et l'implantation d'une gare dans l'est du Var. Nous avons retenu pour ce soir trois principales motivations. La première, ce sont les difficultés, rencontrées par les usagers, consécutives à la saturation de la voie ferrée actuelle. La deuxième, c'est le problème de l'aéroport de Nice et ses conséquences éventuelles pour le Var. La troisième, c'est la gare Est Var.

La saturation de ligne ferroviaire Marseille, Toulon, Les Arcs, Nice et Vintimille est bien réelle contrairement à ce qu'on veut parfois nous faire croire chez les gens qui contestent les études de RFF. La population des départements traversés par cet axe, c'est-à-dire Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes, est passée de 1,1 million en 1881, moment où cette liaison ferrée a été mise en service, à 3,7 millions en 1999, date du dernier recensement.

Depuis 1881, vous avez bien sûr remarqué qu'on a créé et aménagé des autoroutes et des routes dans notre région. Dans le Var, par contre, des voies ferrées ont été supprimées, comme Toulon – Hyères – Cogolin – Saint-Raphaël, et Nice – Draguignan – Meyrargues, Les Arcs – Draguignan, la ligne Carnoules – Gardanne fermée au trafic voyageurs, les gares et les arrêts de trains dans les localités suivantes : le Muy, Roquebrune sur Argens ont été également supprimées. D'ailleurs, notre association se bat actuellement pour la réouverture d'un point d'arrêt dans le Haut Muy.

Actuellement, au service voyageurs, subsistent Marseille – Vintimille et Toulon – Hyères. Cette dernière voie est à voie unique. En 2005, l'infrastructure Marseille – Vintimille est toujours à deux voies. Circulent sur cette unique relation des TGV, des trains grandes lignes, des trains express régionaux, des trains de marchandises, des trains militaires, des trains spéciaux, et parfois des trains supportant des engins de travaux. En plus de cette circulation, il faut prévoir des périodes pour l'entretien ou la réparation des voies ou des signaux.

La modernisation de l'axe depuis 1881 a quand même été réalisée avec la signalisation automatique mais elle est insuffisante à elle seule pour un trafic croissant où des trains directs circulent sur la même voie que des trains semi directs et des trains desservant toutes les gares. L'augmentation du nombre de trains conduit à une saturation de certains tronçons, comme sur Marseille – Aubagne ou Cannes – Nice. De ce fait, les gares situées entre la Polinière et Cannes ne peuvent avoir une desserte plus étoffée. Pour vous le confirmer, je peux vous dire que nous avons des réunions fréquentes avec la SNCF pour essayer d'obtenir l'arrêt de trains supplémentaires en gare des Arcs. Soit nous avons des refus, soit nous avons des difficultés immenses. C'est la même chose pour les gares situées dans la proche périphérie de Marseille. Ce sont le nombre de trains et la non homogénéisation des vitesses qui créent la saturation.

Pour l'usager, dans un tel contexte, le retard d'un train entraîne par répercussion sur les trains suivants un dysfonctionnement allant parfois jusqu'à la rupture de correspondance. Certains participants au débat public ont proposé ou proposent de remplacer certains trains actuels par des trains de type pendulaire, ce qui n'est pas une solution. En effet, il y aura toujours un conflit entre la vitesse des trains directs, des trains semi-directs et des trains omnibus circulant sur une même voie. Réduire le nombre de circulations n'est nullement le but recherché.

Sur les tronçons Marseille – Aubagne et Antibes – Nice, il va être réalisé une 3^{ème} voie. Mais cela est insuffisant pour faire face à l'augmentation de la population inéluctable : 500 000 habitants de plus en PACA en 2020, ligne LGV ou pas. Augmentation du nombre de voyageurs sur l'axe Marseille – Vintimille. 13 millions de voyageurs TER en 2002, pour 2020, on en attend 28,5 millions. On ne peut pas transporter 28 millions de personnes sur un axe comme on en transportait 13 millions.

La solution est d'augmenter dès à présent, et là nous sommes tous d'accord, la capacité de la ligne. Deux solutions pourraient être envisagées : soit doubler totalement les voies actuelles en suivant le même cheminement de Marseille à Vintimille, soit créer une ligne nouvelle.

- Doubler les voies actuelles sur le même itinéraire nécessiterait la modification de toutes les infrastructures des gares, doubler tous les ouvrages d'art avec des problèmes environnementaux et des inconvénients accrus pour les populations demeurant près des voies actuelles. De plus, les estimations des coûts permettent d'établir que ceux-ci seraient supérieurs à ceux d'une LGV.
- Créer une nouvelle LGV, c'est la possibilité d'adapter le tracé en fonction des contraintes, de rechercher la solution la moins pénalisante pour l'environnement et les populations, avec un coût raisonnable pour cette infrastructure. Personnellement, je ne connais aucune infrastructure de transport qui ne coûte pas cher. C'est cette solution qui nous paraît digne d'intérêt.

Ce projet nous paraît bénéfique pour les habitants du Var pour les raisons suivantes. Les voies actuelles seraient libérées des trains TGV qui y circulent aujourd'hui, mais aussi des trains grandes lignes de type Corail. Quand je parle de cela, il faut arrêter de dire que la ligne est réservée pour le Paris – Nice. C'est fait pour desservir Paris, mais c'est aussi pour toutes les autres localités, que ce soit Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lyon, Lille, Metz ou Strasbourg. Il faut arrêter de focaliser sur une LGV qui desservirait seulement Paris. Ces deux catégories de train seraient reportées sur la LGV. Le réseau actuel pourrait donc être réservé aux TER et au fret. Deux exemples concrets.

A la gare Les Arcs Draguignan, il y a aujourd'hui, entre 6 heures et 19 heures 30, un train TER en moyenne toutes les 50 minutes. Après la mise en service de la LGV, un TER sur le réseau classique circulera toutes les 30 minutes. Cela signifie pour une personne se rendant journalièrement au travail par train une possibilité de gain de temps de 40 minutes par jour, par rapport au temps de déplacement actuel domicile – travail aller et retour, uniquement grâce à l'augmentation des fréquences de circulation.

Aujourd'hui, un salarié effectuant le trajet Les Arcs Draguignan – Marseille met 1 heure 14 ou 1 heure 19 selon les trains empruntés. En partant de la future gare Est Var avec un TER qui circulerait sur la LGV - ce TER serait devenu un TGV régional, - la durée du trajet sera de 40 minutes, soit un gain de temps de 1 heure 08 par jour sur le même trajet de gare à gare aller-retour, sans compter la possibilité d'augmentation des fréquences qui fait que ce gain de temps sera encore plus important. Il suffit de demander aux personnes concernées ce qu'elles pensent d'un gain de temps journalier sur leur temps de déplacement pour aller au travail. Leurs réponses sont éloquentes.

J'ai pris ici le journal créé par notre association. C'est indiqué « la première bataille du rail. » Ils nous ont fait beaucoup d'honneur. On n'était quand même pas des résistants. C'était deux gares où on supprimait des trains et cela posait tellement de problèmes aux gens que les gens sont descendus sur les voies. Même chose pour le train de 16 heures 45 qui venait de Nice qui devait être supprimé. Les gens ont réagi. Ils avaient un train une demi-heure après mais pour eux, cela posait des problèmes quand on allait chercher les enfants dans les crèches, parce que quand ils arrivaient aux Arcs, les crèches étaient fermées. Donc les gens sont très sensibles aux gains de temps journaliers quand ils se déplacent pour des raisons professionnelles.

Signalons à titre d'information que la région Nord-Pas-de-Calais, par la mise en service de TGV régionaux sur la ligne à grande vitesse, a fait la démonstration de l'utilité sociale du TGV régional. Nous devrions nous en inspirer. Cela supposerait que la région PACA soit organisatrice du transport régional, quel que soit le réseau emprunté par les TER. Ces exemples nous font dire que la LGV va aider les populations locales à mieux vivre leurs pérégrinations journalières. Cela ne

concerne pas uniquement quelques personnes, la gare des Arcs Draguignan étant fréquentée par 300 000 voyageurs par an, sans compter ceux qui doivent se rendre à Saint-Raphaël suite à l'insuffisance de la desserte de la gare les Arcs – Draguignan. L'affirmation que la LGV va surtout servir aux voyageurs occasionnels, vacanciers et touristes, et peu à la population locale, est donc erronée. C'est la première motivation qui a guidé notre réflexion.

La seconde est liée à l'aéroport de Nice. Notre association a étudié l'un des documents qui ont servi de base aux travaux des parlementaires consacrés aux infrastructures de transport. Il s'agit de l'étude prospective de 2003 de la DATAR intitulée « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? » Dans le paragraphe, « le système méditerranéen, » la DATAR analyse les contraintes qui peuvent empêcher la croissance du trafic aéroportuaire et propose des solutions visant Nice et Marseille. Je laisse tomber Marseille. Nous sommes plus concernés par Nice.

Le rapport est ainsi rédigé : « Sur l'aéroport de Nice, situé sur un site très contraint, la capacité maximale estimée entre 16 et 20 millions de passagers sera atteinte aux alentours de 2015-2020. Or l'aéroport est vital pour l'économie de la Côte d'Azur. C'est pourquoi les schémas de services collectifs de transport ont inscrit à l'ordre du jour la recherche d'un nouveau site aéroportuaire à l'est de la région PACA susceptible de prendre le relais à terme. Le relief des Alpes-Maritimes de l'est Var conduira vraisemblablement à repousser un tel site vers l'Ouest, le site du Luc étant évoqué à mi-chemin entre Marseille et Nice. Ce serait l'occasion de créer une plate-forme puissante bénéficiant d'un double bassin de chalandise. »

La DATAR précise que cette perspective lointaine doit guider les choix qui seront faits en matière d'extension du TGV. L'aéroport de Toulon – Hyères n'est pas mentionné dans l'étude comme pouvant capter des voyageurs de l'aéroport de Nice et ils ne l'ont pas reconnu comme solution alternative à la saturation de cet aéroport. L'étude de la DATAR est explicite. Il va y avoir saturation à Nice en 2015-2020. Il faut donc chercher un site pour un nouvel aéroport.

Il existe une solution aux difficultés futures de l'aéroport de Nice : la LGV. L'offre de destination diverse avec une trentaine de TGV au départ de Nice, des temps réduits avec la LGV et une tarification attrayante sont les atouts qui permettront le report d'une partie de la clientèle de l'aérien vers le train. Cette clientèle est rebutée actuellement par la longueur des temps de trajet fer. Nous pensons que c'est le seul moyen qui puisse résoudre les difficultés relevées par la DATAR sans passer par un nouvel aéroport.

Olivier KLEIN

Je vais vous demander de conclure. Ce n'est pas pour brimer une parole par rapport à une autre, mais nous avons un temps imparti.

René DEFURNE

Je comprends, mais nous n'avons pas l'occasion de débattre souvent. Nous avons un Monsieur qui est contre la LGV et je respecte son choix. Nous sommes pour.

Olivier KLEIN

Comme nous ne sommes pas très nombreux, on accepte d'aller au-delà des 7 minutes. On a laissé parler Monsieur Giraudou 11 minutes. Vous en êtes à 15. Je vous rappelle à l'ordre.

René DEFURNE

Est-ce que je peux continuer ? Nous sommes devant un choix. Si la LGV n'est pas réalisée, de toute façon, la région et la SNCF ne seront pas en mesure de faire face à la demande de transport liée à l'augmentation de la démographie. Les gens qui ne pourront pas prendre les TER parce qu'ils seront saturés, ils prendront simplement la voiture et vous aurez des problèmes de saturation des routes.

La dernière motivation qui nous conduit à approuver le projet est le choix judicieux de la gare Est Var. Je ne défends pas le projet de la gare Est Var maintenant, mais j'espère que vous l'aborderez comme cela je pourrai en parler.

En résumé, nous pensons que la LGV PACA répond à la demande de déplacement des populations locales et permet d'éviter la construction d'un nouvel aéroport dans le Var. Croyez-moi, ce n'est pas parce que nous sommes pour la LGV que nous n'aimons pas notre région. Accepter la construction d'une nouvelle infrastructure de transport du type LGV dans notre pays n'est pas le choix de notre cœur, mais face à la réalité, celui de notre raison.

Olivier KLEIN

Merci de cette intervention. Juste une toute petite précision par rapport à ce que vous avez dit. Est-ce que l'association que vous représentez se prononce en faveur de l'un des scénarios proposés par RFF ?

René DEFURNE

Je ne suis pas ici pour discuter d'un tracé. Tout ce que nous savons, c'est que sur les 20 tracés proposés, tous passent par les Arcs – Draguignan. La question était de savoir si nous étions favorable au principe d'une ligne LGV. Nous avons regardé les éléments que nous avons à notre disposition. Nous disons oui. Maintenant, nous discuterons peut-être pied à pied plus tard sur le tracé. Mais, ce soir, je ne suis pas mandaté par mon association pour discuter des problèmes de tracés. On dit oui à l'opportunité et oui à la gare Est Var.

Robert GIRAUDO

Par rapport à ce qui vient d'être dit, j'ai relevé trois choses qui sont en contradiction par rapport à ce que nous a présenté RFF ce soir. Tout d'abord, vous avez dit « en construisant la LGV, il serait possible de faire passer du fret et des TER par la ligne existante ». Or, si j'ai bien compris ce qui nous a été dit, le transport du fret sur la ligne existante n'intéresse pas RFF. En outre, la LGV n'est pas dimensionnée pour faire du fret. Les modifications coûteraient deux milliards d'euros donc je ne pense pas que ce soit à l'ordre du jour.

Deuxièmement, vous dites que, « sur la ligne existante, si la LGV récupère les liaisons rapides, on pourra faire passer un TER toutes les 30 minutes. » Qui va payer ? Aujourd'hui, mis à part le matin et le soir, les trains sont vides le reste du temps. Ils sont totalement vides. Comme je pense qu'on va de plus en plus vers une privatisation des services ferroviaires qu'un service public, sur la question du financement, si les trains sont vides, je ne pense pas qu'ils restent longtemps sur les voies. A ce moment-là, on reviendra à la case départ. C'est un peu comme sur les trains entre Marseille et Lyon, coté est du Rhône, il y a une ligne qui ne sert plus à rien. Elle n'est plus empruntée parce qu'à l'époque, elle devait être empruntée par les trains autres que les TGV. Il n'y presque pas de trains qui passent.

La dernière chose que je voulais dire par rapport au débat qu'on a eu, c'est sur l'aéroport. La saturation de l'aéroport de Nice aura lieu, si elle doit avoir lieu, mais en tout état de cause, la LGV ne fera rien pour en diminuer l'ampleur : 1,2 millions de passagers sur les 19 millions prévus. Quelle serait l'utilité ?

Si, dans l'esprit de certains, il serait opportun de construire un aéroport au Cannet des Maures, la proximité d'une gare LGV est intéressante à l'heure où on parle d'interconnexion, d'auto-commutation, il est évident que plus la gare sera proche, plus l'aéroport sera proche. On peut s'étonner de ce qu'on a entendu plus tôt, que l'aéroport de Hyères, qui a encore des possibilités d'extension relativement importantes, soit condamné à disparaître. Est-ce qu'on a décidé de prendre le Centre Var comme la colonne sèche du département ? Vous savez ce qu'est une colonne sèche ? Dans un immeuble, il y a toujours une cage d'escalier ou un endroit où on fait passer tous les tuyaux et tous les désagréments. J'ai l'impression que le Centre Var va être considéré comme la colonne sèche de la région PACA. Ce n'est pas ce qu'on veut. Même si on passe un peu plus de temps dans les transports, tant mieux.

René DEFURNE

L'aéroport de Hyères n'est pas repris par la DATAR comme pouvant reprendre un peu l'excédent de Nice. Par contre, j'ai ici le rapport d'audit de l'inspection générale des finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées de février 2003. Au sujet de la LGV Côte d'Azur, il dit « *l'opportunité de cette opération vise à positionner le rail sur le plus gros marché aérien domestique actuel. Selon les premiers résultats disponibles, 30 à 40 % des voyageurs ferroviaires supplémentaires seraient détournés de l'aérien, ce qui permettrait de décongestionner l'aéroport de Nice Côte d'Azur dont la capacité est limitée.* »

Lise MERMILLOD

Sur le fret, je n'ai pas dû être assez claire. On partage la même position. On dit deux choses. La première est qu'on ne développe pas une ligne à grande vitesse pour mettre du fret sur cette ligne à grande vitesse. Par contre, on n'arrête pas de faire du transport de marchandises sur la ligne classique. Cela va continuer à exister parce que la ligne classique est très bien positionnée pour desservir les centres-villes et pour le transport de marchandises locales. On va maintenir du fret sur la ligne classique. Donc on partage exactement le même point de vue.

Pour les TER, vous dites qu'aujourd'hui il y a un train toutes les 50 minutes et que globalement, à part celui du matin, il est vide. Ce qu'on constate tous en France et en Europe, c'est que quand l'offre de transport ferroviaire est performante, les trains sont pleins. Par exemple, dans la région

PACA, le seul endroit où l'offre ferroviaire est vraiment performante, et où le train est une réelle nécessité parce que les gens ne peuvent pas se garer, c'est entre Monaco et Nice. Aujourd'hui, les TER ont une part de marché de 45 %, parce qu'il est impossible de se garer. Il y a déjà beaucoup de trains entre Monaco et Nice et ils sont tous pleins. Entre Monaco et Menton, c'est pareil. Entre Monaco et Antibes, c'est pareil. Quand l'offre de trains est performante, les trains sont pleins. Quand l'offre est limitée, les gens préfèrent prendre la voiture parce qu'il n'y a pas assez de train et ils doivent se déplacer à une heure précise.

Michel CROC

Dans la vallée du Rhône, il y a trois lignes de chemin de fer. Justement, la ligne PLM est dédiée aux TER. La ligne à grande vitesse est dédiée aux TGV. La ligne de rive droite du Rhône est dédiée au fret. On peut organiser des choses. C'est pour cela qu'on dit qu'avec une seule ligne ici, on est un peu serré.

Robert GIRAUDO

Vous parlez de la ligne de la rive gauche qui est dédiée aux TER. Il n'y a pas de train dessus. Elle ne sert à rien. C'est notre argumentation. Entre Nice et Menton, le train marche parce que la route est totalement saturée et il n'y a plus moyen de se garer. C'est ce qu'on dit depuis le début. Quand les gens ont le choix, ils choisissent la voiture. Quand les gens n'ont plus le choix, ils prennent le train. En augmentant l'offre, on ne fait qu'augmenter le nombre de kilomètres parcourus et on arrive à la même saturation. Si ce n'est pas dans 5 ans, ce sera dans 6 ou 7 ans.

Alain TRUPHEMUS

Là encore, vous avez raison. On a aujourd'hui dans notre société des besoins et des envies de déplacements énormes. Dès qu'une route est mise en service, elle est très rapidement saturée. En région parisienne, il y a un transport collectif ferroviaire performant. Sur le RER A, tous les jours, il y a 1,5 million de voyageurs. Malgré tout, il y a de la congestion. Mais que se passe-t-il à Paris le jour où on ferme la ligne ferroviaire, le jour où les gens n'ont plus d'alternative ? Tout est bloqué. Le système de transport ne fonctionne plus. C'est une catastrophe pour l'agglomération. RFF, à l'horizon 2020, en partenariat avec les collectivités et le Conseil Régional, a l'ambition d'offrir une alternative ferroviaire pour les déplacements quotidiens. Depuis 1997, dans la région, RFF travaille pour ce développement. On a rouvert la ligne Cannes – Grasse et il y a 2 500 voyageurs, un mois après l'ouverture, qui prennent la ligne Cannes – Grasse pour se déplacer tous les jours. Cela n'a pas réglé les problèmes de saturation routière sur la Côte d'Azur. Mais, aujourd'hui, les habitants de Grasse ne sont pas obligés d'aller dans les bouchons. Ils ont le choix de prendre le train pour aller à Nice.

Yann FEVRIER, Vidauban

Je me demande pourquoi à Paris les TGV arrivent dans le centre-ville, comme la gare du Nord ou la gare Montparnasse, et là, pour la LGV, on nous propose des gares betteraves qui sont à une dizaine de kilomètres de la ville. Automatiquement, il y a une augmentation de la durée du trajet et tout le monde sera obligé de prendre sa voiture donc une augmentation de la pollution.

Lise MERMILLOD

Si vous prenez l'exemple de Paris, à Paris, tous les TGV ne vont pas dans le centre-ville. Il y a aussi des gares qui sont hors du centre-ville qui sont desservies et qui sont très fortement fréquentées comme Massy Palaiseau ou Roissy. Ce qu'on propose avec la LGV PACA, c'est effectivement de mettre des gares nouvelles pour augmenter l'accessibilité globale, mais la SNCF a toujours prévu de desservir les centres-villes. Il y aura toujours des dessertes en gare de Saint-Raphaël, de Nice, de Cannes, d'Hyères ou de Toulon Centre. Les centres-villes seront toujours desservis. Pour un habitant à un endroit donné, il y aura deux fois plus de choix pour le choix d'une gare de points d'entrée sur le réseau TGV.

Yann FEVRIER

Vous nous dites qu'il y aura des interconnexions sur les lignes TGV pour aller dans les centres-villes. Tous les combien de temps y aura-t-il des trains pour aller à la gare TGV ? Si c'est pour attendre une heure pour faire la liaison, dans ce cas, les transports qu'on a aujourd'hui sont supérieurs.

Lise MERMILLOD

La SNCF a décidé de spécialiser ses missions TGV, c'est-à-dire qu'il y aura des TGV qui iront très vite et qui ne s'arrêteront ni dans les gares nouvelles ni dans les gares de centre-ville. Il y a des TGV qui ne s'arrêteront que dans les gares nouvelles et des TGV qui ne s'arrêteront que dans les centres-villes. Les temps de parcours sont améliorés par rapport à aujourd'hui. Ils ne sont peut-être pas aussi bons qu'ailleurs. Si quelqu'un veut prendre le TER pour aller quelque part, on vous a montré l'offre TER du Conseil Régional et de la SNCF à l'horizon 2020 autour de Nice et autour de Marseille, ce sont des trains toutes les 10 minutes. C'est une offre très performante qui pourra desservir les gares nouvelles. Tel que nous le voyons aujourd'hui, les gares nouvelles auront des interconnexions avec les lignes classiques et avec la ligne à grande vitesse.

René DEFURNE

Au sujet de la gare Est Var, je vous l'ai dit tout à l'heure et RFF le dit aussi. Sur la LGV vont circuler des trains TGV et grandes lignes qui circulent sur la ligne actuelle. Actuellement, nous avons des dessertes sur Paris mais aussi sur Metz, Genève, Bordeaux, Toulouse, et Lyon. Si ces trains passent sur la ligne nouvelle et qu'il n'y a pas de gare TGV aux Arcs, pour aller vers ces destinations, il faudra aller chercher ces trains à Toulon. Les gens qui vont aller sur la gare des Arcs n'auront plus les destinations qu'ils ont actuellement, et ils partiront à Toulon. Donc ce sera tout l'inverse du but recherché. Le fait d'avoir une seule gare dans le Var, qui est réclamée par la chambre de l'agriculture, est une erreur monumentale au point de vue environnemental, économique et social.

Michel GALLETZOT, Vidauban

C'est une réaction par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure. Ce qui est dit par RFF et masqué par les élus, c'est que la LGV a un effet d'accélérateur sur la démographie, l'urbanisation, la pression

foncière, le coût de l'immobilier, la pression sur les sites naturels. Les effets induits d'une LGV sont bien plus importants que les effets directs qui sont de la construction de la ligne. Je voudrais aussi répondre à Monsieur. Vous avez vu la photo de la gare d'Arbois. Imaginez cette gare d'Arbois plaquée sur les Arcs, pour ajouter dans la vallée de l'Argens, une LGV, avec une autoroute, une nationale, une autre ligne SNCF et par-dessus, vous y mettez l'autre aéroport du Luc. Les gens qui habitent là, vous y avez pensé ? C'est incroyable d'entendre cela !

René DEFURNE

Je suis bien d'accord avec vous, mais accepter la LGV, c'est un moindre mal. C'est pour éviter l'aéroport au Luc et les 2 000 hectares que prend un aéroport.

Michel GALLEZOT

Regardez la photo de la gare d'Arbois. Regardez les Mui et les Arcs, il ne reste plus rien de la vallée de l'Argens !

René DEFURNE

Si vous trouvez une solution pour transporter 500 000 personnes en plus en PACA qui est la population prévue en 2020, ... Il ne s'agit pas de dire : « on ne veut pas de ceci ou de cela. » Vous ne voulez pas de la LGV. C'est bien. Vous ne voulez pas d'autoroute supplémentaire. Très bien. Vous ne voulez pas d'aéroport. Très bien. Dites moi comment on fait pour le transport des 500 000 personnes en plus ! Il y a les Arcs, où on vient de faire un sondage dans la population. Entre 1999 et 2004, il y a 700 habitants de plus. Imaginez qu'aux Arcs, on dise : « Je n'en ai rien à faire. J'agis comme en 1999. » Que fait-on ?

Michel GALLEZOT

La LGV a un effet d'accélérateur sur tous les paramètres. Je prends l'exemple de l'Ile de Ré. Ils ne savent plus où se mettre. Le prix de l'immobilier a flambé donc les retraités ne peuvent plus acheter de biens pour leurs enfants. Le scénario est toujours le même. Dans toutes les régions, l'augmentation des prix du foncier chasse les habitants.

Robert GIRAUDO

On est face à un choix crucial de la société. Qui vous dit que la mobilité sera la même dans 20 ans ? Est-ce qu'on doit faire une infrastructure qui va entraîner des nuisances et qui va entraîner des populations supplémentaires et qui va entraîner la nécessité d'autres structures ? C'est un peu ce qui s'est passé dans les Alpes-Maritimes entre 1960 et 1980. Aujourd'hui, les Alpes-Maritimes sont totalement congestionnées, parce qu'on a voulu raccourcir les temps de parcours donc on a mis de nouvelles voies de circulation. Aujourd'hui, en se positionnant dans un développement durable, il est préférable de dire qu'on va passer un peu plus de temps pour voyager, on va mettre une heure de plus pour aller à Nice. Où est le problème ? Si moins de gens se déplacent, tant mieux. Si les touristes n'ont pas une heure de plus à prendre pour venir jusqu'à chez nous, qu'ils ne viennent pas. Il y a suffisamment de touristes déjà. On a posé la question aux gens : « Est-ce que cela vous ferait

plaisir qu'on vous raccourcisse vos trajets professionnels ? » Je peux faire le même sondage en demandant aux gens s'ils ont envie de gagner au loto. Je serais curieux d'avoir quelqu'un qui va me dire non. Evidemment, en posant des questions comme celle-ci, la majorité des gens disent oui.

Olivier KLEIN

Je voudrais simplement interpellier l'ensemble de nos orateurs parce que je crois qu'on est tous d'accord pour dire qu'il y a une augmentation des prix du foncier. C'est quelque chose qui n'est pas souhaitable. Tout le monde est d'accord. Après, il y a des divergences et des gens qui disent que le TGV accélère ce phénomène et d'autres qui disent que le TGV est marginal par rapport à ce phénomène. Ce que j'entends c'est que, si on ne fait pas ce TGV, de toute façon, il y a cette pression foncière. Les uns et les autres, qu'est-ce que vous pouvez proposer pour régler ce problème qui semble important ? Qu'on fasse le TGV ou pas, la question s'adresse à tout le monde.

Robert GIRAUDO

On propose de ne pas faire le TGV et de remettre en service les anciennes voies ferrées existantes qui ont été abandonnées et qui permettent le transport de proximité. Ensuite, il faut freiner le développement touristique et foncier que l'on connaît par toutes les mesures incitatives légales au niveau des communes pour faire en sorte que, le paysage que l'on a connu ces 20 dernières années soit conservé. Comme le disent les urbanistes, il faut revenir à un développement en escargot autour des villages, qu'on réhabilite les centres de villages et qu'on laisse les campagnes comme elles sont. Les gens qui viennent chez nous doivent accepter de mettre 20 ou 30 minutes de plus. Ils auront le temps d'apprécier le paysage.

René DEFURNE

Je dis que la LGV servira aussi aux populations locales. Ce n'est pas que pour les touristes. C'est ce que je n'arrête pas de dire depuis tout à l'heure. Elle servira aussi aux populations locales. Cela ne gêne pas les touristes de mettre une heure de plus. On le dit depuis notre réunion de 2003. Cette ligne doit aussi servir aux populations locales. Si elle ne sert qu'aux touristes, pour nous, elle ne nous intéresse pas.

Olivier KLEIN

On va passer à la question suivante. Ce que je vous propose est qu'on a commencé à 18 heures 10, on va finir à 21 heures 10. Je pense qu'on aura le temps d'épuiser les questions. Monsieur Compère du Muy ? Il n'est plus là. On aura le temps de prendre des questions supplémentaires.

Thérèse de GASQUET, Taradeau

Pourquoi faut-il massacrer une région, priver les agriculteurs de leur raison de vivre pour gagner un peu de temps ? Croyez-vous que les touristes, qui aiment le Var, aimeraient voir les zones agricoles défigurées, les zones naturelles détruites ? Est-ce que le plaisir d'être dans une belle nature ne vaut pas de perdre une demi-heure ?

Lise MERMILLOD

Je ne sais pas quoi ajouter face à cela. On a déjà répondu à cette question. Je répète simplement qu'on n'offre pas une ligne à grande vitesse pour faire de la grande vitesse, mais pour offrir une alternative performante à la voiture.

Olivier KLEIN

Il y a plusieurs mains qui se sont levées dans la salle.

De la salle

Ce n'est pas une question mais une information que je livre à la salle. L'agglomération lyonnaise est très bien desservie par le TGV et par un aéroport. Je vous signale que, compte tenu de sa desserte, l'agglomération lyonnaise vient de réduire de plus de 1 000 hectares ses périmètres constructibles dont 600 sont pleinement opérationnels pour la construction. Dire qu'une infrastructure génère systématiquement du développement, elle ne génère que ce qu'on accepte. Les outils pour maîtriser le développement existent. Il suffit de vouloir les mettre en œuvre.

Olivier KLEIN

Ce sont sur ces sujets-là que nous regrettons l'absence des élus. La balle est renvoyée aux élus, qui possèdent les clés de la mise en œuvre de ces réglementations.

Monsieur STREICHEMBERGER

Je voudrais faire l'observation suivante. Je suis un usager des trains. Je le prends tous les jours pour aller travailler. On met 1 heure 15 pour faire Draguignan – Marseille quand les trains sont à l'heure. Comme ils ne sont jamais à l'heure, il faut compter plus de 2 heures. Je comprends bien que faire une nouvelle voie, surtout après ce que vient de nous dire Monsieur Giraud, a des conséquences et sur beaucoup de points, il a raison. Mais pour moi, le transport est quand même quelque chose de vital et le gain de temps également.

En 2005, il faut savoir que les jeunes sont obligés de quitter la région pour faire des études sur Paris et aller travailler sur Marseille. Dire qu'un gain d'une heure ne compte pas, c'est faux pour quelqu'un qui va travailler. Il y a 50 ans, faire dix kilomètres pour aller travailler était inconcevable. Aujourd'hui, avec les mouvements de population, les gens prennent le travail là où il se trouve. Je suis d'accord avec ceux qui veulent préserver le cadre de vie. C'est très bien, mais pour beaucoup ce sont des gens qui sont aussi à la retraite. Quand on est à la retraite, on peut mettre deux heures de plus. Je suis également un cousin d'un agriculteur. Cela ne me fait pas plaisir de voir détruire notre département, mais je préfère avoir un gain de temps avec une LGV plutôt que de voir attribuer la construction d'un aéroport avec tous les effets négatifs. Il faut faire un choix. Soit on accepte cela, soit on reste en arrière, mais je ne sais pas ce que va devenir l'avenir de nos enfants.

Robert GIRAUDO

Monsieur stigmatise ce qu'il faut dorénavant essayer d'inverser. Je travaille dans une entreprise qui s'étend sur deux départements. Tous les jours, des Niçois viennent travailler à Toulon et des Toulonnais viennent à Nice. Ce sont des gens qui ont les mêmes capacités, les mêmes profils et font le même travail. Il faudra qu'on m'explique pourquoi on envoie des gens travailler à 200 kilomètres de chez eux alors qu'il y a le même travail à 5 minutes de chez eux. Quel est l'intérêt ? Simplement, aujourd'hui, le transport est facile. La mobilité permet de progresser dans l'entreprise. Si vous voulez progresser dans l'entreprise, il faut dire que vous êtes mobiles et il faut se taper trois heures de transport tous les jours. Si on faisait travailler les gens près de chez eux, parce qu'ils sont plus productifs car moins fatigués en arrivant le matin, c'est une question intéressante. Je suis désolé Monsieur que vous deviez faire Draguignan – Marseille tous les jours, mais comme vous l'avez dit, il y a 30 ans, vous n'auriez pas pu travailler à Marseille. Aujourd'hui, avec la LGV, on nous propose d'aller encore plus loin. Avec la LGV, jusqu'où ira-t-on travailler ? Est-ce que demain on va se dire, on habite à Nice et on va travailler à New York ou à Moscou ? Il faut arrêter parce que la nature ne le supporte plus. Ce n'est pas une question de volonté mais une question d'obligation. Quand les gens, et en particulier nos élus qui ont 50 ans de retard dans la tête sur ce sujet, comprendront cela, on aura fait un grand pas.

Monsieur STREICHEMBERGER

Je ne veux pas contredire vos arguments. Globalement je suis assez d'accord sur ce que vous avez dit, mais je suis quelqu'un qui prend le train tous les jours de Draguignan à Marseille. A cause des retards constants et de la longueur du trajet en temps pour se déplacer, vous avez des gens qui partent en dépression nerveuse. Cela n'apparaît dans aucune statistique. Ce sont des gens qui dépriment parce qu'ils sont au chômage ou parce qu'ils ne supportent plus les transports. Ce sont des choses réelles que l'on oublie et que je vois tous les jours. Ce que vous venez de dire, vous avez certainement raison, mais de l'autre côté, il y a la réalité qui est là et même prendre un train pour aller travailler de plus en plus loin parce que c'est la vie actuelle et ce sera la vie de nos enfants. En attendant, il y a beaucoup de gens qui sont malades et qui sont mis à l'écart de leur travail.

Monsieur GONZI

Je voudrais savoir si les partisans du TGV ont des terrains à donner pour le TGV.

René DEFURNE

Je n'ai pas de terrain à donner, mais je ne sais pas si le TGV va passer à côté de chez moi ou sur moi. Je n'en sais rien.

Mélanie MACARIO

Vous parlez de l'intérêt des Varois pour avoir le TGV. Je voudrais savoir si vous avez des études plus précises et s'il est possible par la suite d'en faire, le pourcentage de Varois qui travaillent à Nice et à Marseille sur la totalité de la population varoise.

Olivier KLEIN

Je pense que ces données sont disponibles dans les recensements.

Mélanie MACARIO

Pour répondre au Monsieur là-bas quand il parle des gens qui travaillent à Marseille et à Nice, quel avenir pour le bassin d'emploi dans le Var ?

Ce projet n'est pas d'utilité publique dans le Var dans la mesure, où quand vous traversez le Var, et quand les gens arriveront à Cuers et à Est Var, ils seront obligés de se déplacer en voiture. Dans le Var, ce qui n'est pas le cas dans les Alpes-Maritimes ou dans les Bouches-du-Rhône, on ne se déplace pas en TER d'une ville à l'autre. Même si vous vous arrêtez à Est Var ou à Cuers, les gens continueront de prendre la voiture pour pouvoir sillonner le Var. Vous ne pouvez pas dire que cela va retirer de la pollution. Au contraire, cela va entraîner encore plus de voitures dans le Var.

René DEFURNE

Je m'inscris en faux avec ce que vous dites. De toute façon, LGV ou pas, TER ou pas, si les gens n'ont pas la possibilité d'avoir un transport en commun, ils prendront leur voiture. Vous parlez aussi d'emplois dans le bassin de Draguignan. J'ai l'impression que vous suivez cela de près. J'aimerais que vous nous disiez, éventuellement dans une prochaine réunion, quels sont les critères d'implantation des entreprises dans les bassins d'emploi.

Olivier KLEIN

Sur ce, ce sera le mot de la fin. Ce n'est pas le mot de la fin des débats, mais ce sera le mot de la fin pour ce soir. Je vous remercie d'avoir assisté à cette réunion et de vous intéresser au débat public et au projet. Je vous remercie aussi ce soir pour la qualité des débats parce qu'on a des avis contradictoires. Tout le monde a pu s'expliquer et échanger des arguments. Je suis sûr que tout le monde a entendu les arguments des uns et des autres. La réflexion avance et le débat public sert aussi à cela. Je vous remercie.

INDEX

Nous vous signalons que le rédacteur n'a pu vérifier l'orthographe des noms suivants :

La Polinière..... 32