

Var-Matin - BERNARD GYSSELS : «UNE DEUXIÈME GARE? POURQUOI PAS!»

(Var-Matin 10 avril 2007 - édition Grand Toulon)

le scénario n° 1

**La LGV Côte d'Azur destinée** à rapprocher Nice de Paris et de l'Europe pour désenclaver les AlpesMaritimes et, par des connexions, les départements alpins.  
Passe par le Nord ou le centre du département.

2e solution

**La LGV des métropoles du Sud** qui améliore les relations entre Marseille, Toulon et Nice desservies en chapelet, permet l'implantation de gares proches des centres villes.

solutions alternatives

**la LGV des solutions alternatives** portant sur des liaisons régionales rapides, appuyées sur le réseau existant, met en priorité les déplacements quotidiens, la limitation des coûts.

**LGV. Sans dévoiler les futurs résultats des études, le chef de projet de Réseau ferré de France répond à certaines interrogations des opposants au tracé des grandes métropoles**

Bernard Gyssels, chef de la mission LGV PACA pour le compte de Réseau ferré de France, n'est pas habitué aux grandes déclarations. Il serait même du genre discret comme l'exige sa fonction. Mais, parfois, il lui arrive de sortir de sa réserve pour battre en brèche «certaines idées fausses».

« Le président de l'association Stop TGV Coudon, Olivier Lesage, prétend que je suis réticent à répondre aux questions lors des commissions de travail (NDLR : voir notre édition du 18 mars 2007). Je suis dans l'obligation de m'élever en faux. Ces séances de travail ont été conçues pour consulter les acteurs, permettre une meilleure prise en compte des préoccupations dans le cadre des études complémentaires demandées en décembre 2005 et non pour apporter des réponses que nous n'avons pas à des questions bien précises. Une charte a d'ailleurs été éditée en ce sens ».

**Justement, où en sont ces études et quand les résultats seront-ils connus?**

Les études ont débuté en novembre 2006. Nous sommes dans la première phase avec le côté technique, l'impact sur l'environnement et le calcul des temps de parcours. Ces premiers éléments devraient être connus en début d'été 2007. Ensuite, nous entrerons dans une seconde phase qui nous permettra de mieux cerner les trafics, les bilans socio-économiques et la rentabilité des parcours. La fin des études est prévue pour le deuxième trimestre de 2008.

**Soit après les élections municipales. Est-ce que cette échéance vous a été imposée?**

Absolument pas. Nous avons toujours affirmé que 18 mois d'études seraient nécessaires. Nous sommes dans les temps.

**Certains partisans de la ligne LGV PACA prétendent que l'étude de Toulon Provence Méditerranée qui a inspiré le scénario des métropoles du Sud n'est pas sérieuse?**

J'aurai les résultats de cette étude à l'été 2007. Il est vrai que ce scénario pourrait être le plus onéreux. Mais la solution la plus chère peut être aussi la plus rentable. Nous verrons donc...

**Cette solution peut aussi être la plus nuisible à l'environnement et les opposants regrettent que l'on dépense des milliards pour un gain de temps négligeable.**

Il faut arrêter de penser que l'on puisse dépenser des milliards d'euros pour un gain de six minutes. Le projet qui sera adopté coûtera entre 5 et 6 milliards et sera le meilleur compromis. Bien évidemment passer par Toulon comporte des points singuliers comme la traversée du Coudon ou la proximité du barrage du Revest mais nous tiendrons compte de tous ces éléments.

**Le barrage du Revest se situe donc bien sûr un éventuel tracé?**

Il se situe, en effet, dans le couloir de 5 km qui représente le scénario des métropoles. Mais vous pensez bien que nous n'allons pas construire des ouvrages qui seraient trop onéreux. De la même manière, s'il est question de protéger l'aigle de Bonelli nous savons le faire puisque nous avons été confrontés au même problème à Lambesc pour le TGV Méditerranée.

**Quel est, selon vous, l'intérêt de passer par Toulon pour désenclaver Nice?**

Il est important pour Toulon de posséder une gare sur la ligne nouvelle qui permette à l'aire toulonnaise de profiter de la grande vitesse et permettre un développement des TER sur la ligne classique.

**Pourquoi ne pas utiliser la gare existante?**

L'idée de concevoir une deuxième gare me paraît très intéressante. Il me semble opportun d'orienter chaque public vers la gare souhaitée. Ainsi le centre-ville servirait aux dessertes régionales et la gare située à l'extérieur, à La Pauline ou ailleurs, serait réservé aux lignes nationales voire internationales.

**Si une telle hypothèse est si intéressante, pourquoi ne pas l'avoir envisagé avant?**

Il est vrai que ce scénario n'était pas dans nos projets préalables.

Comme quoi nous sommes capables d'écouter les propositions qui nous sont faites.

## **LES DATES CLÉS**

### **• Décembre 2003:**

le gouvernement inscrit la LGV PACA sur la carte des infrastructures à réaliser.

### **• 21 février-8 juillet 2005:**

débat public LGV PACA. Trois projets distincts en ressortent (voir plus haut).

### **• 6 décembre 2005:**

le conseil d'administration de Réseau ferré de France décide la poursuite du projet LGV PACA et la conduite d'un programme d'études complémentaires à partir de 2006 pour vérifier les performances et la fiabilité technique et financière des différentes solutions en prenant pour scénario de référence la LGV des métropoles du Sud, en concertation avec les acteurs locaux.

### **• 29 juin 2006 :**

RFF présente le programme et le montant des études complémentaires : 3,6 Md d'euros. Les co-financeurs sont : l'Etat, la Principauté de Monaco, RFF, SCNF, la région PACA, les conseils généraux 83, 06 et 13, les communautés d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée, Marseille et Pays d'Aix. Le programme est organisé sur 18 mois.