

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Grasse le 18 mai 2005

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

Olivier KLEIN (membre de la CPDP LGV PACA) rappelle les rôles respectifs de la CNDP et la CPDP ainsi que les grands principes du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme la CPDP, commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Son objectif n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Le débat public se compose de trois réunions de lancement, trois auditions publiques, huit réunions thématiques, un atelier pédagogique sur le financement du projet ainsi qu'un autre sur les solutions alternatives, dix-sept réunions de proximité et trois réunions de synthèse.

Olivier KLEIN indique que la durée du débat public est prolongée jusqu'au 8 juillet 2005 pour permettre la finalisation des études complémentaires. Les documents d'information sont les dossiers du débat (présentation du débat public, dossier du maître d'ouvrage et cahiers d'acteurs) et le journal du débat (cinq numéros dont le deuxième en cours de diffusion). Les moyens de diffusion de l'information et de l'expression du public sont multiples: visites dans les locaux de la CPDP (23 399 visites depuis 1^{er} janvier 2005), questions posées (679), numéro vert, connexions sur le site Internet (288), cartes T (6 623), articles de presse (225), courriels, tractage dans les lieux publics avec exposition, opérations avec les scolaires et les étudiants. Au cours du débat public, des études complémentaires ont été réalisées: une étude commandée par la CPDP sur le contexte environnemental des territoires traversés par la LGV (15 séquences paysagères étudiées et un inventaire des projets de territoire en cours), des études menées par des acteurs du débat telles l'étude du passage de la LGV par Marseille menée par la CUM, l'étude sur une gare nouvelle plus proche du centre de Toulon menée par Toulon Provence Méditerranée et de nombreuses propositions de solutions alternatives. A l'issue du débat, dans un délai de deux mois, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Didier COROT, (membre de la CPDP LGV PACA), dresse un bilan du débat public. Globalement, la question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de l'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. La population s'inquiète par ailleurs des impacts environnementaux. Le thème de l'implantation des gares et de leurs fonctions soulève de nombreux questionnements. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Le financement du projet préoccupe la population, qui craint de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV PACA répond à un projet d'aménagement urbain mais des inquiétudes existent quant à Vallée de l'Huveaune, Gémenos, Aubagne et la cuvette de Cuges.

Dans le Var, la population a exprimé une opposition de principe, faisant part de ses inquiétudes sur la pérennité de l'agriculture et surtout la viticulture, contestant l'implantation d'une gare à Cuers et demandant la réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, bien que l'opportunité du projet soit unanimement reconnue pour répondre au besoin de désenclavement du département, certains lui reprochent son manque d'ambition et souhaitent un prolongement vers l'Italie et une troisième voie dédiée aux TER.

Didier COROT confirme la prolongation de la durée du débat public jusqu'au 8 juillet 2005, à la suite de la demande par la CPDP d'une expertise complémentaire sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante Marseille-Vintimille en termes de capacité et gains de temps.

Des membres de la CCINCA interviennent et remettent à Olivier KLEIN une pétition, dont ils donnent lecture, rassemblant 1 300 signatures en faveur de la LGV. Les signataires considèrent que sa réalisation doit répondre aux critères suivants : amélioration des connexions avec les autres régions françaises et européennes, durée du trajet Paris-Nice en 3h30, connexion directe de la LGV aux autres moyens de transport, insertion exemplaire dans l'environnement, etc.

Les interpellateurs s'opposant à cette déclaration inopinée, Olivier KLEIN invite les intervenants à interrompre leur discours, dont il prend acte, et demande à poursuivre le programme initial de la réunion.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (Directeur régional de RFF) rappelle que ce projet est mené sous l'égide du Préfet de Région, avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la Région. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et satisfaire les attentes du plus grand nombre ; rien n'est encore décidé. La Région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes, qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce double problème en offrant la grande vitesse et la grande capacité. Michel CROC rappelle que RFF a été à l'origine de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse.

Les enjeux – Bernard GYSSELS (Chef de projet RFF) confirme l'intérêt des enjeux que sont la grande vitesse et la grande capacité. La grande vitesse permettra d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la Région et de rapprocher les grandes villes de l'arc méditerranéen. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et 1 heure entre Marseille et Nice; les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture. La grande capacité permettra de répondre aux problèmes de saturation de la ligne Marseille-Vintimille. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Les scénarios – Afin de mieux de servir la Région, vingt scénarios ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;

- trois axes pour une desserte séparée Marseille, Toulon, Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes de desserte : trois de ces scénarios, entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Maryse ARCHAMBAULT (coordination projet LGV PACA SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF, en tant que transporteur et maître d'ouvrage. La LGV PACA doit apporter une amélioration aux transports ferroviaires ; l'offre doit satisfaire une très large clientèle et constituer une alternative à l'avion et la route, tout en desservant les centres-villes. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe.

Les gains de vitesse permettraient pratiquement de tripler le trafic TGV à Cannes. Les temps de parcours seraient réduits de 1 heure 30 sur le trajet Paris-Nice sans arrêt. La création d'une nouvelle gare dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes permettrait un gain de temps de 1 heure 30 pour les trajets Paris-Antibes et Paris-Cannes ; à défaut, le gain de temps serait de 1 heure. Par ailleurs, la SNCF souhaite articuler l'offre LGV avec le développement des TER du Conseil régional pour un maillage efficace. La desserte s'appuie sur les gares actuelles, mais aussi sur des gares nouvelles, qui, pour les Alpes-Maritimes, se situeraient dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes et à Nice-Saint-Augustin. Il y aurait ainsi dans les Alpes-Maritimes huit gares TGV, Cannes et Antibes continuant à être desservies.

Lise MERMILLOD (RFF) présente les avantages de la LGV PACA par rapport aux autres modes de transport. La LGV permettrait la mise en service des trains inter-régionaux à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la Région. Ces trains circuleraient alternativement sur la ligne classique et la ligne nouvelle. Ainsi, la plupart des temps de parcours à l'intérieur de la Région seraient diminués de plus d'une heure (Nice-Marseille en 1 heure 10). La LGV PACA permettrait par ailleurs la mise en service de trois fois plus de TER, répondant ainsi au programme du Conseil régional. Entre Cannes et Nice, l'offre serait rythmée au quart d'heure dans une première phase ; avec la LGV PACA, une offre cadencée toutes les 10 minutes vers l'Italie serait proposée. En outre, les trains de marchandises locaux bénéficieraient de meilleures conditions. La LGV constituerait ainsi une alternative significative à l'avion et la route, non seulement en gain de parts de marché mais aussi en termes de pollution, de sécurité et d'impact sur l'environnement.

Alain TRUPHEMUS (RFF) décrit les différents scénarios de prolongement de la LGV PACA dans les Alpes-Maritimes.

Bernard GYSSELS précise que le coût du projet de la LGV PACA est beaucoup plus élevé que dans d'autres régions du fait du relief des territoires traversés et de la densité de population, qui exigent entre 47 et 89 kilomètres de traversée en tunnel. Le but est de définir un projet au coût réaliste.

Jean-Pierre LELEUX (Maire de Grasse) soutient le projet de LGV PACA et insiste sur la nécessité de sa réalisation, estimant qu'il s'agit d'un enjeu majeur pour le développement des Alpes-Maritimes. Il regrette toutefois que le prolongement des dessertes actuelles dans la Vallée du Rhône ne prévoient pas de solutions alternatives pour désenclaver les Alpes-de-Haute-Provence. Pour constituer une véritable alternative à l'avion, la liaison Paris-Nice ne devra pas excéder 3 heures 40. Il faut prévoir deux gares d'arrivée directe, Nice Saint-Augustin et Cannes-centre ; de cette dernière s'effectuera la desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes par des connexions. Le projet devra s'accompagner du développement du réseau TER, pour répondre aux attentes des habitants et surtout des actifs. Le transport du fret doit être étudié pour alléger le trafic routier. La mise en service de la ligne devra être assurée en 2015. L'insertion dans l'environnement doit être exemplaire, en prévoyant un enfouissement de la ligne. Jean-Pierre LELEUX précise qu'une motion reprenant ces points sera proposée le 27 mai 2005 au conseil municipal de Grasse.

Bernard GYSSELS indique qu'il existe un schéma prévoyant un arrêt à Cannes mais qu'un tunnel complémentaire sera nécessaire pour éviter l'étranglement Cannes-Antibes. Quant au positionnement d'une gare dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes, aucune décision n'est prise.

Michel CROC demandant où se situerait la desserte pour les Alpes-de-Haute-Provence, Jean-Pierre LELEUX répond que sa réflexion concernait la possibilité d'un désenclavement de ce département, sans solution définie sur le positionnement d'une gare.

Pour les liaisons Paris-Nice, Bernard GYSSELS rappelle que les scénarios à trois axes sont les plus directs ; Maryse ARCHAMBAULT précise que le report d'un million de voyageurs de l'aérien sur le ferroviaire permettra un développement de l'aéroport vers le trafic international.

Jean-Paul MENARD (Les Amis du rail azuréen) est favorable au principe de réalisation de la LGV et à la démarche de la CCINCA. Il émet une réserve sur la durée de la liaison Paris-Nice en 3 heures 30 compte tenu de la vitesse des trains et des problèmes de gabarit dans les tunnels. Par ailleurs, l'implantation d'une gare à Mouans-Sartoux est impossible à cause de l'étendue de la forêt. Jean-Paul MENARD soulève aussi le problème de la déchetterie de Grasse.

Henriette HANNOUZ (habitante de Mouans-Sartoux) interroge RFF sur la longueur de la gare TGV éventuellement implantée à Mouans-Sartoux et la configuration de la traversée des communes de Mouans-Sartoux, Mougins et Plan de Grasse.

Alain TRUPHEMUS répond qu'aucun plan n'est envisagé, mais les études menées ont confirmé l'opportunité d'une gare dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes dans l'hypothèse du prolongement de la troisième voie entre Antibes et Nice. La gare s'étendrait sur 2 km. Alain TRUPHEMUS rappelle que, dans les Alpes-Maritimes, de nombreuses sections seront réalisées en tunnels, notamment dans les secteurs très urbanisés.

Prise en compte du contexte environnemental (Isabelle RAULT, Cabinet HANROT & RAULT)

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est

appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération, sur des visites de terrain et des visites en hélicoptère. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux trois scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.). Isabelle RAULT présente ensuite les caractéristiques de deux séquences paysagères : la vallée de la Siagne et les Collines de Grasse. L'exemple de la Vallée de la Siagne démontre la nécessité de jumeler les infrastructures et capitaliser les investissements pour concentrer et éviter les nuisances, la protection des unités habitées exigeant par ailleurs une implantation du tracé sur l'ubac. Les collines de Grasse, dont les enjeux environnementaux, hydrauliques et historiques sont importants, posent le problème du jumelage des infrastructures, de protection de l'environnement et des habitations ainsi que de l'implantation d'une gare. Le positionnement d'une gare en centre-ville nécessiterait une recomposition urbaine ; une gare située en frange du centre-ville permettrait le maintien de l'intégrité des zones non-urbaines ; l'implantation d'une gare barycentre devrait s'inscrire dans un projet d'aménagement du territoire. Aussi, la préservation du cadre de vie et de l'identité régionale doivent primer sur les avantages en gains de temps.

Olivier KLEIN indique que ces études sont disponibles sur le site Internet du débat public.

Interventions des interpellateurs et questions du public

Christine VIALATTE (Association de Défense des sites du pays vençois) considère que le TGV doit avoir sa propre voie ; son tracé doit être le plus direct possible, enterré dans la partie entre Cannes et Nice et passant au nord de Cannes. Christine VIALATTE préconise soit une gare à Mouans-Sartoux avec une liaison vers Sophia-Antipolis toute proche, soit une gare à Nice-Lingostière/St Isidore soit à Nice-Saint- Roch. Ces gares devront être dotées de parkings spacieux aux tarifs attractifs et souterraines. La préservation de l'environnement et des habitants constitue un enjeu capital. Il ne doit plus y avoir d'expropriations. Christine VIALATTE soulève le problème de l'érosion maritime du littoral méditerranéen. Par ailleurs, elle s'oppose à la création d'un pôle multimodal à Saint-Augustin, situé dans une zone inondable. Elle souhaite que le tracé de la ligne LGV PACA soit réétudié et rechiffé par un cabinet indépendant. Enfin, elle déplore que les propositions de RFF ne soient basées que sur des considérations financières et souhaite une ambition plus grande pour la ligne : « *Il faut donner l'espace nécessaire au TGV.* »

Cette nouvelle ligne LGV représente en effet la future liaison France-Italie.

Jean SIMON (Marina Unit) rappelle que Marina Baie-des-Anges est un site classé et demande à RFF de se soumettre aux directives européennes. Il s'enquiert des raisons de la non-réalisation du mur anti-bruit pour la traversée de Cagnes.

Bernard GYSSELS répond que RFF se soumet à la réglementation en vigueur, notamment en matière de bruit. Pour la réalisation de la troisième voie et des infrastructures, un programme important a été mis en œuvre et une campagne de « *points noirs bruit* » a été menée.

Olivier KLEIN demande si des financements spécifiques pour les impacts environnementaux et les aménagements complémentaires sont prévus.

Bernard GYSSELS répond que des simulations phoniques sont effectuées pour prévoir des écrans anti-bruit ; des compléments sur les voies classiques seront réalisés le cas échéant.

Jean MURON considère que les études phoniques sont insuffisantes car elles établissent des moyennes.

Bernard GYSSELS explique que les protections acoustiques sont prévues en fonction des simulations phoniques et de l'application des normes ; Olivier KLEIN ajoute qu'*a priori*, le calcul des normes, justement, ne satisfait pas la population.

Ivan SARCAM (Association des 7 communes) interroge RFF sur la nature de la perte engendrée si le temps de liaison Paris-Nice était de 3 heures 50. Il demande également si la non-réalisation de la troisième voie est consécutive à la présence de la villa du Roi d'Arabie entre Cannes et Antibes.

Maryse ARCHAMBAULT répond qu'un rallongement du temps de trajet de 10 minutes entraînerait une perte de 300 000 voyageurs sur les 3 millions gagnés pour un temps de trajet de 3 heures 40.

Lise MERMILLOD rappelle qu'un calcul de rentabilité socio-économique est établi pour chaque projet. Les avantages du projet sont liés à hauteur de 80 % aux gains de trafic sur les longues distances ; une perte trop importante sur le trafic longue distance impacterait la rentabilité du projet. L'évaluation du nombre de voyageurs s'appuie sur des prévisions de trafic par rapport aux données actuelles. Trois études ont été menées en parallèle, lisibles sur le site du débat public.

Olivier KLEIN souhaitant une réponse sur l'impact éventuel de la présence de la villa du Roi d'Arabie, Alain TRUPHEMUS explique que les études préliminaires ont conclu à la nécessité de réalisation d'une troisième voie d'une longueur suffisante pour permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides, sa construction étant préconisée entre Antibes et Nice plutôt qu'entre Cannes et Antibes.

Yves PENCHIENAT (Adjoint au Maire de Grasse) considère que le débat doit porter sur l'opportunité de réalisation de la LGV PACA. De nombreuses questions sur l'environnement, le financement ou l'implantation des gares seront à aborder ultérieurement. Le choix actuel dépend de la politique de développement des transports et de la volonté de désenclavement du sud.

Catherine ALINAT (Association des 7 communes contre le projet d'A8bis) précise que son intervention concerne les Alpes-Maritimes, ce qui n'emporte pas pour autant un désintérêt des

autres départements. Elle soutient le principe de l'opportunité d'une LGV, mais met en évidence les écueils du projet : vitesse et fréquence insuffisantes, coût initial particulièrement élevé, non-respect de la directive territoriale d'aménagement (définition du développement urbanistique souhaité, des capacités d'accueil, des réserves foncières, des capacités d'assainissement, de traitement des déchets). La création de gares nouvelles par RFF pose le problème de leur liaison et de la perte du gain de temps de trajet grâce au TGV. Catherine ALINAT souhaite l'implantation des gares en centre-ville. Elle déplore par ailleurs le coût prohibitif de l'enfouissement des lignes. Selon elle, la LGV doit rejoindre le réseau littoral existant, enrichi de la troisième voie, ce qui mériterait un débat spécifique. L'urgence actuelle est le développement d'un réseau de transports collectifs performants, ce qui implique la modernisation des voies existantes, la liaison avec les Chemins de fer de Provence, la ligne Breil-Cuneo et la réalisation de la troisième voie. La LGV PACA doit s'intégrer dans une politique globale des transports, à l'échelon européen ; une vision purement économiste du projet est inacceptable. Les gains de temps de trajet ne justifient aucun dégat environnemental.

Bernard GYSSELS confirme que l'insertion paysagère constitue un enjeu fondamental, bien compris par RFF. A noter que la construction de tunnels est prévue sur la majeure partie du tracé dans les Alpes-Maritimes.

Olivier KLEIN s'interrogeant sur la compatibilité du projet avec les outils juridiques existants (DTA, PLA, PLU, etc...), Michel CROC indique que RFF a mené ses études en collaboration avec l'ADAM et la DDE.

Monsieur VEJDOVSKY (Association des 7 communes) estime qu'une offre TER cadencée doit constituer une priorité. Aussi, la somme d'un milliard d'euros pour la réalisation d'un tunnel entre Cannes et Antibes au titre de la LGV devrait être affectée au projet de développement des TER.

Pierre SARRACINO (Directeur délégué TER SNCF) indique que les TER connaissent un développement important dans le département depuis plusieurs années. Toutefois, la limite de capacité étant pratiquement atteinte, le Conseil régional souhaite augmenter l'offre, ce qui nécessite la libération de la ligne.

Olivier KLEIN demande si le tunnel entre Cannes et Antibes concerne le projet TGV ou TER.

Alain TRUPHEMUS indique que, dans l'hypothèse d'une construction de la LGV jusqu'aux abords de Cannes, l'absence de tunnel entre Cannes et Antibes empêcherait le développement ultérieur du TER. En outre, une circulation de TER cadencés au quart d'heure ne nécessite pas la réalisation d'une troisième voie sur la totalité du parcours.

Pour Monsieur PIEL (Vice-Président du Conseil régional) le débat concerne l'opportunité de la LGV. Seule une réponse en faveur de la réalisation de la LGV permettra au projet de continuer à évoluer. Les questions de financement ne doivent pas occulter le débat sur le principe de la LGV. En outre, Monsieur PIEL considère qu'une taxe sur les poids-lourds pourrait constituer une source de financement.

Joelle FAGUER (habitante de Grasse) souscrit aux propos de Madame ALINAT et évoque la nécessité de prendre en compte les développements induits et d'avoir une réflexion sur les outils adaptés.

Jean-Pierre LELEUX considère que la maîtrise de l'urbanisation constitue une donnée à ne pas négliger, mais elle n'a pas sa place dans le présent débat.

Monsieur ASCHIERI (Maire de Mouans-Sartoux) tient à préciser que l'implantation d'une gare ne pourrait pas physiquement être effectuée dans sa commune même mais dans une zone plus large. Il considère que les enjeux environnementaux et la préservation des populations doivent primer sur les notions de gain de temps de trajet. Il est indispensable que l'implantation d'une « gare betterave » s'accompagne d'une réflexion sur le trafic automobile entre Cannes et Grasse.

Jacques PAIN (Club des Entrepreneurs) rappelle qu'à Grasse, le secteur des parfums et arômes représente 90 entreprises, 3 000 emplois et 640 millions de chiffre d'affaires. Aussi, la LGV PACA est indispensable à l'économie de la ville et du département. Jacques PAIN défend la position des entrepreneurs grassois, qui se sont regroupés pour faire valoir leur position en faveur du projet de LGV PACA, à certaines conditions : une mise en service dans 15–20 ans au plus tard, une prise en compte des transports de marchandises, une liaison entre l'Italie et l'Espagne, un respect de l'environnement et du cadre de vie, la liaison Nice-Paris en 3 heures 30 et la création d'un comité de soutien regroupant tous les acteurs économiques.

Madame MAYCHMAZ (Association Grassenvironnement) souhaite des précisions sur les infrastructures électriques qui devront être créées.

Bernard GYSSELS communique les premiers éléments fournis par RTE. Il faudra créer quatre sous-stations, 1 dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var, 1 dans les Alpes-Maritimes, raccordées, par des linéaires faibles, sur un réseau électrique de 225 000 volts. Le réseau THT sera en mesure d'accueillir cette nouvelle consommation. Les liaisons respecteront l'accord entre l'Etat et RTE sur l'environnement. Ces stations consommeraient environ 1 % de la consommation électrique actuelle des Alpes-Maritimes et du Var.

Philippe MORIN, au nom de l'Association Grassenvironnement, demande si des études sur l'accès des gares et leur impact environnemental ont été effectuées.

Maryse ARCHAMBAULT rappelle que les diverses études réalisées concernent des hypothèses d'implantations de gares. Les questions de flux routiers et d'aménagements urbains seront analysées ultérieurement ; Monsieur SARACCINO indique que la SNCF est favorable à la connexion des futures gares avec le réseau TER pour en favoriser l'accès.

Germain NALLINO (Les Amis du rail azuréen) estime qu'une distinction est à opérer entre les notions de LGV et de réseau TER. Le développement du réseau TER constitue un besoin important et implique la réalisation de la troisième voie littorale de Saint-Raphaël à Menton et la modernisation du réseau de la ligne de Breil-sur-Roya. Par ailleurs, selon Germain NALLINO, la

création d'une gare multimodale à Saint-Augustin ayant été programmée depuis vingt ans, il est inutile de rechercher d'autres implantations possibles. La ligne TGV doit arriver à Saint-Augustin.

Bernard GYSSELS précise que cette implantation constitue l'une des hypothèses envisagées par RFF.

Jacques MALLAVAL (habitant de Saint-Vallier) est défavorable à une traversée en tunnel sur la majeure partie du tracé.

Bernard GYSSELS indique que cette solution ne sera envisagée que dans les zones très urbanisées ou si le relief l'impose.

Jean-Pierre GUITRY (habitant de Grasse) demande si les calculs de rentabilité tiennent compte de l'augmentation démographique. Il s'interroge également sur la prise en compte des paramètres sismiques, géologiques et hydrologiques.

Alain TRUPHEMUS précise que, si le principe de réalisation de la LGV PACA était retenu, une période de cinq à dix ans d'études préliminaires et d'avant-projets sommaires, notamment hydrologiques, serait nécessaire. Sur le plan géologique et sismique, une seconde expertise a été demandée sur le coût prévisionnel des tunnels.

Colin CUSACK (habitant de Spéracédes) évoque le problème de l'intégration du projet dans la construction de l'arc méditerranéen et du financement du projet de LGV PACA.

Lise MERMILLOD rappelle que l'obtention d'un financement européen dépend préalablement de l'inscription du projet sur la carte des réseaux trans-européens ; Alain TRUPHEMUS précise que la prolongement de la ligne nouvelle jusqu'en Italie n'est pas une condition *sine qua non* pour faire partie de l'arc méditerranéen, la notion de ligne transfrontalière n'étant pas une exigence pour être trans-européenne. Michel CROC ajoute que la traversée de la Côte d'Azur par la LGV n'est pas un programme inscrit dans le projet européen.