

# Débat public LGV PACA

## Réunion de proximité à Menton le 21 avril 2005

### Introduction

#### **Présentation du débat public LGV PACA**

En préambule, Didier COROT (CPDP) remercie les interpellateurs de leur présence et assure que toutes les questions posées par le public feront l'objet d'une réponse orale ou écrite.

Dans un premier temps, la CPDD présentera le débat public et son bilan intermédiaire. Dans un second temps, après l'exposition du projet par RFF, les interpellateurs interviendront et apporteront des réponses aux questions posées par l'assistance.

La CPDP est une autorité administrative indépendante créée par la loi dite de démocratie de proximité de février 2002 pour « *veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national* ». Une commission particulière du débat public a été nommée pour mener la consultation relative au projet LGV PACA. Il souligne qu'un code éthique et déontologique engage la CPDP à respecter l'indépendance et la neutralité des débats.

Le débat public a pour objectif de diffuser une information complète et transparente capable d'éclairer la décision du maître d'ouvrage. Transparence, équivalence et argumentation sont les trois grands principes guidant la commission du CPDP dans ses travaux. Le compte-rendu des débats ainsi que les principes et les conditions de la poursuite du projet seront publiés respectivement en juillet et en octobre 2005.

Le débat public a également pour objet d'informer largement le public à travers le Dossier du débat, le Journal du débat, le Dossier du maître d'ouvrage, les Cahiers d'acteurs, des tracts et des manifestations en direction des jeunes.

Enfin, les moyens de participation du public sont les suivants : réunions de lancement, auditions publiques, réunions thématiques, ateliers pédagogiques sur le financement, réunions de proximité, réunions générales de synthèse. Il signale que des études complémentaires sont réalisées au cours du débat public sur les aspects environnementaux et les projets de territoires ainsi que par les acteurs du débat eux-mêmes à Marseille et à Toulon.

## **Bilan intermédiaire des débats sur la LGV PACA**

Annie CANIS-MILETTO (CPDP) indique que l'analyse des débats à mi-parcours a fait ressortir les points suivants :

- difficile perception des enjeux de l'aménagement du territoire ;
- fortes inquiétudes sur les impacts environnementaux et le maintien des équilibres ;
- questions sur l'emplacement des gares ;
- priorité accordée aux dessertes quotidiennes régionales ;
- inquiétudes sur le financement ;
- risque de concurrence entre les TER et la LGV PACA ;
- coûts pour les contribuables ;
- intérêt pour une solution mixte voyageurs/marchandises.

Dans les Bouches-du-Rhône, un projet commun s'exprime sur l'aire métropolitaine marseillaise avec un passage de la LGV à la Blancarde.

Dans le Var, une opposition de principe à la LGV se structure autour de la défense de la qualité de vie et de l'agriculture.

Dans les Alpes-Maritimes, le projet de LGV semble correspondre à un réel besoin de désenclavement. Cependant, le projet est jugé peu ambitieux par rapport à l'extension de la ligne à l'Italie notamment.

## **Présentation du projet Réseau Ferré de France**

Bernard GYSSELS (RFF) indique que RFF est l'entreprise publique propriétaire et gestionnaire des 30 000 kilomètres de voies ferrées françaises. RFF entretient, modernise et agrandit ce réseau notamment par la création de lignes nouvelles comme la LGV PACA. Pour ce faire, quinze années d'études et de concertation seront nécessaires avant la mise en service de la ligne.

Dans la région PACA, le train souffre de deux handicaps principaux : la grande vitesse s'arrête à Marseille et le réseau local est saturé. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité autant que de grande vitesse.

Aujourd'hui, Nice souffre d'un fort isolement ferroviaire. La LGV permettra de rapprocher le Var et les Alpes-Maritimes des grandes villes françaises et européennes. Elle permettra de gagner 1 heure 30 à 2 heures de temps de trajet. Alors que le réseau routier se sature progressivement, la LGV permettra de faire du train une alternative performante à la voiture dans la région PACA

Par ailleurs, entre Marseille et la frontière italienne, les trains ne circulent aujourd'hui que sur une seule voie ferrée, ce qui engendre une forte saturation. La LGV permettra de faire circuler deux fois plus de trains dans la région, avec la vitesse, le confort et la régularité que les voyageurs attendent.

Alain SEGUIN (SNCF) présente une synthèse des hypothèses de dessertes visant à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire et à proposer une alternative à l'avion et à la route. Afin d'allier rapidité et proximité, des TGV reliant PACA à Paris auraient trois missions :

- TVG entre Paris et Nice avec ou sans arrêt dans les gares et villes intermédiaires ;
- TGV reliant PACA aux autres villes européennes ;
- TVG de l'arc méditerranéen Bordeaux, Nice, Italie, Espagne.

Le service TGV offrirait un gain de temps d'environ 1 heure à 1 heure 30 et permettrait de porter le nombre de voyages à 24 millions par an. A Nice, le nombre de TGV passerait de 11 à 33, dont 11 TGV pour Paris, 20 pour la province et 3 en direction de l'Italie.

Cette offre sera articulée avec les transports régionaux afin d'offrir un bon maillage ferroviaire à partir de gares anciennes et nouvelles. Deux nouvelles gares pourraient être situées, pour l'une, dans le triangle Cannes, Grasse et Antibes et, pour l'autre, à Nice Saint-Augustin.

Lise MERMILLOD (RFF) précise que la LGV permettrait de réduire les parcours régionaux de plus d'une heure. La LGV favorisera le développement des TER grâce à la libération des capacités des lignes classiques. Par ailleurs, un service de type RER permettrait que des trains relient Nice et Cannes toutes les 10 minutes.

La LGV PACA permet de rendre le train plus attractif que la voiture, d'accueillir davantage de voyageurs, d'augmenter la fréquence des trains inter-cités. Cette solution comporte également des avantages non-négligeables en termes de sécurité, de préservation de l'environnement et d'occupation du sol.

Bernard GYSSELS (RFF) présente la carte du projet LGV PACA. Les difficultés de relief et la forte densité démographique augmentent considérablement le coût du projet. En effet, selon les hypothèses retenues, notamment en regard des kilomètres de voies souterraines, le projet aurait un coût situé entre 4, 9 et 7,5 milliards d'euros.

Dans un contexte de rareté des fonds publics, le projet le plus réaliste et le plus générateur de financements propres doit être recherché. Les vingt scénarios étudiés ont été classés en trois grandes familles.

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 qui suivent l'itinéraire du Centre Var ou qui passe par Marseille et par le Sud de la Sainte-Baume. Le raccordement de la ligne existante entre Antibes et Nice permettrait de résoudre les principaux problèmes de capacité sur la Côte d'Azur et un prolongement ultérieur vers l'Italie.

Alain TRUPHEMUS (RFF) précise que si la LGV était raccordée à la ligne avant Cannes, il serait nécessaire de construire une nouvelle section de ligne à deux voies entre Cannes et Antibes. Une gare nouvelle-pourrait être construite à l'ouest du département.

La seconde solution consisterait à prolonger la ligne à grande vitesse jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice. Le coût est équivalent pour un gain de temps de parcours d'une dizaine de minutes, sachant qu'une gare nouvelle entre Cannes et Grasse serait à construire.

Si la totalité du département était traversée par une nouvelle ligne TGV, une gare nouvelle-pourrait être construite dans la vallée du Var pour desservir Nice et permettrait un gain de temps de 20 minutes vers l'Italie sachant que la question de la desserte de Menton et de Monaco ne serait pas résolue.

Jean-Paul MENARD (Amis du Rail Azuréen) demande s'il existe une concertation avec les autorités italiennes sur le prolongement de la ligne. Il souhaiterait que les représentants de RFF précisent où serait située la connexion.

Bernard GYSSELS (RFF) assure que des contacts existent entre RFF et les autorités italiennes. Concernant le prolongement, une hypothèse de raccordement à la gare actuelle de Vintimille a été envisagée.

Germain NALLINO (AAR) estime que la LGV représente une réelle opportunité pour la région. Il demande à RFF quelles seraient les conditions de construction d'une gare LGV à Sophia-Antipolis.

Bernard GYSSELS (RFF) indique que la gare Ouest Alpes Maritimes serait située à l'intersection des lignes classiques. Il existe cependant d'autres solutions, une gare proche de Sophia-Antipolis, par exemple.

## **Intervention des Interpellateurs**

Jean-Claude GUIBAL (Député Maire de Menton) considère que la partie orientale du territoire national doit être désenclavée par la voie ferroviaire et que le TGV doit être prolongé dans la logique de l'arc méditerranéen. Au niveau départemental, il est prioritaire que Nice soit desservie par la LGV dans un temps compétitif avec celui de l'avion (entre 3 heures 30 et 3 heures 40).

Par ailleurs, il considère qu'un TGV ne doit pas être un omnibus. Il ne juge pas nécessaire de desservir toutes les lignes littorales du département et la construction de gares nouvelles ne lui semble pas nécessaire.

Concernant le Var, territoire fragile et précieux, l'hypothèse d'un enfouissement total de la ligne doit être envisagée sachant que cela pose un problème financier. Concernant la partie orientale du département, il lui semble évident que Nice devra être reliée à Gênes. Dans ce cadre, l'enfouissement des lignes sera d'autant plus importante. Il indique que Menton n'est pas demandeuse d'une gare TVG mais qu'il serait souhaitable que certaines rames puissent être embranchées à la ville. Enfin, la saturation des TER doit trouver rapidement des solutions par l'amplification des cadences.

Selon Bernard GYSSELS (RFF), il est difficile d'envisager un enfouissement complet des lignes.

Jean-Claude GUIBAL (Député Maire de Menton) évoquait cette hypothèse pour l'est de Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) précise qu'à l'est de Nice, la double voie permettra le passage de 6 TER par heure.

Jean-Claude GUIBAL (Député Maire de Menton) est enthousiasmé par cette possibilité.

Alain SEGUIN (SNCF) indique qu'un bureau d'étude travaille actuellement la possibilité de déconnecter le trafic au niveau de Nice avec une rupture de charge.

Jean-Claude GUIBAL (Député Maire de Menton) souhaite avant tout une amélioration de la cadence des TER.

Alain SEGUIN (SNCF) ajoute que la Principauté de Monaco est également intéressée par une desserte en provenance de Nice Saint-Augustin. Comme Monsieur le Maire, il ne souhaite pas que les TGV soient des omnibus. Les gares doivent être accessibles, offrir des dessertes directes, pour les grandes comme pour les petites agglomérations.

Jacques MOLINARI (Secrétaire scientifique du GIR Maralpin) estime que cette nouvelle ligne est une opportunité de connexion avec le réseau italien et une chance unique de développement pour le territoire transfrontalier maralpin. Actuellement, le réseau italien est en pleine évolution avec la rénovation de l'axe ligure et l'établissement d'une liaison à grande vitesse entre Gênes et Milan.

L'espace maralpin est à la croisée des chemins et des flux. Dans une perspective volontariste visant à la maîtrise de l'urbanisme et au rattrapage du retard en infrastructures ferroviaires, la construction d'une seconde ligne est absolument nécessaire. Le GIR Maralpin la conçoit doublant en retrait la ligne historique qu'elle rejoint en ses trois centres urbains et ferroviaires, les gares de Cannes-La Bocca, de Nice-Thiers et de Vintimille, de manière à constituer un réseau maillé, et à libérer des circulations à longue distance (notamment fret) la ligne historique, laquelle pourra, de ce fait, être entièrement dédiée aux dessertes locales et régionales. Pour ce qui concerne la partie Est du département, un tracé parfaitement plausible a été proposé dès 1995 par la Conseil général des Alpes-Maritimes

Cela permettrait de disposer d'une alternative à la route, ainsi que d'un réseau ferroviaire parfaitement sécurisé et libéré des circulations parasites. Pour conclure, il attire l'attention sur le fait que les emprises indispensables, notamment celles de Vintimille et de la gare de Beaulieu-sur-Mer, sont actuellement âprement convoitées pour d'autres usages.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que la vision de RFI est proche de la vision française. Elle estime que l'absence de ligne mixte en région ne pose pas de problème par rapport à la circulation des poids lourds car un tiers du trafic routier serait écoulé à Vintimille.

Jacques MOLINARI (Secrétaire scientifique du GIR Maralpin) précise qu'il n'a pas prôné la mixité totale de la ligne, mais que cette mixité s'impose au moins à la traversée de la Côte d'Azur du fait de l'énorme demande locale en desserte voyageurs. Sans nier les possibilités de report du fret sur Lyon-Turin et le cabotage maritime, il n'est pas envisageable d'y exclure tout trafic marchandises, d'autant que de nouveaux trafics fret pourraient survenir, les grands centres portuaires de Gênes et de Marseille revendiquant d'être reliés entre eux par le ferroviaire. C'est pourquoi, l'étude d'une variante mixte dans le cadre du débat public s'impose.

Lise MERMILLOD (RFF) juge prématuré de conclure sur ce point. Elle rappelle que la capacité actuelle de la ligne classique permet de faire circuler 6 TER, 1 train de marchandise et 1 TGV par heure ainsi qu'un tonnage de marchandises satisfaisant. Par ailleurs, elle indique qu'une LGV mixte poserait un problème de non continuité de la performance du côté italien.

Bernard GYSSELS (RFF) indique qu'un cahier des charges commun pourra être établi avec Monsieur MOLINARI.

Jean-Michel CUCINELLI (agent SNCF) est favorable au projet de LGV même si le tracé doit être bien étudié. L'amélioration et la modernisation de la ligne actuelle entre Marseille et Nice permettra de gagner du temps et la troisième voie est importante afin de multiplier le trafic TER et d'éviter les ruptures entre les métropoles.

Alain TRUPHEMUS indique qu'une synthèse est disponible sur les améliorations envisagées de la ligne existante (modernisation, technologie pendulaire).

Robert CALCAGNO (Directeur général des services de la CANCA) estime que la LGV PACA est vitale pour la Côte d'Azur et que ce message doit être largement diffusé. La CANCA s'est prononcée à l'unanimité sur la nécessité de construire la LGV PACA pour les raisons suivantes : l'autoroute est de plus en plus saturée, tous les trains circulent sur une seule ligne et le seuil de saturation de l'aéroport se rapproche. Il souligne les points essentiels dont le projet de LGV doit tenir compte :

- la Côte d'Azur doit être reliée à Paris et aux grandes métropoles européennes ;
- les temps de parcours doivent être compétitifs ;
- le cadre de vie de la Côte d'Azur doit être respecté ;
- les coûts des équipements doivent être mis en regard des besoins et des moyens disponibles ;
- les directives européennes et nationales doivent être respectées ;
- une connexion à proximité de Nice doit être favorisée avec le réseau ferroviaire actuel ;
- les délais de réalisation et la rentabilité doivent être acceptables.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que les projets à deux axes sont rentables pour la collectivité. Elle rappelle également que 80 % des avantages pour la collectivité sont liés aux gains en termes de temps et de trafic pour les voyageurs longue distance.

Jean-Claude GUIBAL (Député Maire de Menton) demande quelle est la durée d'amortissement envisagée.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que les évaluations portent sur 50 ans.

Bernard GYSSELS (RFF) précise que les taux de rentabilité sont d'environ 5 %.

Jean ICART (Conseiller Général) note que le projet de station multimodale Saint-Augustin a disparu des documents présentés. Afin de répondre aux immenses besoins de la région, il est absolument nécessaire de mettre en place un RER en surface et de construire une nouvelle voie pour le TGV.

Bernard GYSSELS (RFF) indique que RFF a proposé que le projet de LGV se raccorde sur la voie existante entre Antibes et Nice afin de faire circuler l'ensemble des trains.

Jean ICART (Conseiller Général) juge cette solution totalement insuffisante. Les plans présentés à Cannes étaient différents. Il demande qu'une étude alternative soit effectuée à partir de sa proposition.

Bernard GYSSELS (RFF) assure que les plans n'ont pas été modifiés et que ce scénario intermédiaire sera analysé.

Pascale GERARD (Conseillère régionale) indique qu'en juin 2001 elle avait regretté que la ligne TGV ne s'arrête qu'à Marseille. Afin de remédier à l'isolement des Alpes-Maritimes, trois défis sont essentiels pour la Région :

- relier l'est de la Région au réseau à grande vitesse ;
- réaliser l'arc méditerranéen ;
- relier les grandes métropoles régionales que sont Nice, Toulon et Marseille.

Les infrastructures étant surchargées, l'échéance de la saturation des aéroports se rapprochant, des TER à grande vitesse pourraient être envisagés. Un véritable réseau de type RER doit être construit avec un véritable cadencement. Le trajet doit être compétitif et les dimensions liées à la pollution bien prises en compte. A cet égard, les infrastructures doivent être remises dans un état satisfaisant. De son point de vue, la LGV permettrait de répondre aux besoins des voyageurs et d'assurer la nécessaire complémentarité entre la grande vitesse et le TER.

Alain SEGUIN (SNCF) indique que les Monégasques sont prêts à acheter des rames supplémentaires pour le raccordement de la Principauté, y compris au titre du contrat de Plan Etat Région.

Selon Pascale GERARD, une gare située en amont de Nice devra constituer une ouverture sur l'Italie.

Pour que le réseau TER soit performant, Germain NALLINO (AAR) estime qu'une ligne LGV dissociée du réseau actuel est nécessaire.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que - quel que soit le point de raccordement retenu - les TGV pourront continuer à circuler sur la ligne classique et ne s'arrêteront pas à Nice Saint-Augustin.

Par ailleurs, elle rappelle que le trafic péri-urbain (720 millions de déplacements par an) aura une réponse très performante avec les TER. Néanmoins, il faudra mettre en service des trains à grande vitesse entre les grandes villes comme Marseille et Nice de manière alternative et modulable.

Bernard BESSON (transporteur) exprime son besoin concernant la plateforme de Nice Saint-Augustin. Le TGV étant une opportunité de développement touristique essentielle, il est nécessaire d'augmenter le trafic entre les gares TGV Aix-en-Provence et Nice Saint-Augustin.

Alain TRUPHEMUS signale que ce scénario fait partie des options étudiées.

Antoine CASOLI (Riverain) estime que les propositions effectuées ne doivent pas uniquement faire l'objet de réponses, mais doivent être étudiées de manière approfondie. Il demande quelle est l'utilité de la 3<sup>ème</sup> voie si les populations demandent l'enfouissement avec tant d'insistance.

Bernard GYSSELS (RFF) rappelle que, pour parvenir à des scénarios précis, des études ultérieures devront être menées. RFF analysera toutes ces propositions et prendra position par la suite.

Antoine CASOLI (Riverain) signale qu'entre Nice et Antibes, 15 000 habitants pourraient subir des nuisances importantes.

Jean-Paul MENARD (Amis du Rail Azuréen) estime que la réduction du temps de parcours dépend de certaines contraintes techniques, notamment du passage des trains dans les tunnels.

Jacques MOLINARI (GIR Maralpin) signale qu'en Italie les lignes à grande vitesse (300 km/h) comportent pour certaines un part prépondérante de parcours souterrains, sans être pour autant affectées de ralentissements.

Frédéric KAPPLER demande si l'un des scénarios a une rentabilité supérieure à 8 %. Il s'interroge également sur le poids de l'étude de rentabilité économique dans le choix final du projet.

Lise MERMILLOD (RFF) indique que, pour le moment, aucun scénario n'atteint ce taux de rentabilité. Elle signale d'une part que le Commissariat Général au Plan revoie actuellement le taux à la baisse et d'autre part que ce taux est plus bas dans la plupart des pays européens. Concernant l'influence de l'étude de rentabilité économique, elle n'a pas de réponse précise à apporter.