

## Atelier de présentation des solutions alternatives à Marseille le 16 juin 2005

### I. Présentation des solutions alternatives

#### 1. Solutions alternatives « Haut Var, Centre Var »

##### **Jean-Paul DEO, Président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence**

Jean-Paul DEO souhaite que RFF approfondisse le tracé « Nord Aix », avec une gare « Iter » implantée entre Meyrargues et Peyrolles, car ce tracé présente de nombreux avantages : les meilleurs temps de parcours sur les différents tracés, le meilleur taux fréquentation, l'un des taux de rentabilité les plus élevés, des enjeux environnementaux modérés. Il souligne que ce scénario permettrait en outre de désenclaver les départements alpins, de desservir Cadarache et le projet Iter et, en favorisant l'aménagement du territoire entre Venelles et le pont de Mirabeau, de relâcher la pression foncière sur le littoral.

##### **Bernard DESTROST, Secrétaire de l'Association Sauvegarde Environnement Cuges**

L'association de sauvegarde de l'environnement cugeois propose un itinéraire Nord Aix - Nord Ste Victoire qui se raccorde ensuite à l'est du Var en retrouvant, comme dans tous les scénarios, le couloir de nuisance de l'A8. Cet itinéraire aurait l'avantage d'éviter les grands sites naturels, les bassins agricoles et viticoles AOC et les régions à forte densité de population. La création d'une gare au nord d'Aix, en connexion avec le réseau ferré Val Durance, permettrait de desservir les départements alpins, d'assurer une interconnexion TER entre Aix, Manosque, Sisteron et Gap et de s'inscrire parfaitement dans le projet Iter de Cadarache. Une 2<sup>ème</sup> gare située à l'est du département du Var, à l'intersection de la ligne classique reliant Nice, Toulon et Marseille, permettrait d'irriguer une grande partie de cette région. Cet itinéraire présente des temps de parcours parmi les plus compétitifs et un coût attractif (moins de 4,5 milliards d'euros). En outre, l'aménagement de la voie existante, notamment par la création de la 3<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne, les aménagements techniques dans les environs de Saint-Cyr, la libération de sillons sur cet axe ferroviaire devraient permettre, rapidement et à moindre frais, aux habitants de l'agglomération toulonnaise de rejoindre Paris dans des temps raisonnables (3 h 20 environ).

##### **Gaston GARENNE, Association Le train avenir du Centre Var**

L'association Le train avenir du Centre Var milite pour le développement des TER et notamment la réouverture et l'électrification de la ligne Carnoules-Gardanne, pour permettre aux habitants du Centre Var de prendre le train et non plus la voiture pour rejoindre les bassins d'emplois de Marseille, Toulon et Aix. Pour relier Nice au réseau à grande vitesse, elle propose d'utiliser le tracé de l'ancienne ligne Meyrargues-Nice – en réutilisant certains tronçons et en en modernisant d'autres – et de créer un arrêt vers Peyrolles ou Barjols, pour faciliter l'accès aux Alpains du Sud.

## **Première analyse de RFF par Bernard GYSSELS**

*Opportunités* - Les scénarios de la famille « Haut Var, Centre Var » permettent de desservir de nouveaux territoires (en créant une gare près de Meyrargues, vers Barjols ou à Brignoles), de rééquilibrer le développement régional vers les départements alpins et d'offrir une alternative à la concentration des activités et des populations sur le littoral.

*Fonctionnalités* - Ils assurent le meilleur temps de Paris vers la Côte d'Azur (autour de 3 h 35), mais corrélativement, ils allongent le temps de trajet entre Marseille et Nice (1 h 10 à 1 h 20). Toulon est attaché à Marseille pour la desserte TGV, ce qui pose un certain nombre de problèmes, mais Toulon serait desservi par la gare centre actuelle. Ces scénarios proposent de nouvelles gares : une gare pour Isterre et le Val de Durance, une gare pour le haut Var, une gare pour le centre Var.

*Les questions à approfondir* - Quel niveau de desserte pour la Côte d'Azur ? Comme la desserte de la Côte d'Azur n'est plus associée à celle de Toulon, quelle desserte peut-on attendre par rapport à la proposition originelle de la SNCF qui est faite sur la base d'une desserte équilibrée pour Marseille d'une part et pour Toulon et Nice associées d'autre part ?

Quel niveau de desserte pour Toulon ? Comment organiser les liaisons de l'arc méditerranéen entre Marseille, Toulon et Nice ? Quels aménagements entre Marseille, Toulon et Le Muy pour le développement du TGV, des intercity rapides et des TER de proximité ? Et donc quels coûts ?

L'impact sur l'environnement serait-il moindre ? Entre Draguignan et Meyrargues, le relief n'est pas simple et l'urbanisation s'est faite à proximité de la ligne. Par rapport à ces scénarios qui sont un mélange entre des scénarios 2 axes et 3 axes, quel programme TER faudrait-il développer pour que cela fonctionne : Carnoules-Gardanne, liaison entre Aix TGV, Aix Centre et le Val de Durance. Pour desservir les départements alpins, une autre hypothèse peut être de relier la ligne du Val de Durance à Avignon TGV en rouvrant la ligne Cavaillon-Pertuis.

## **Débat**

Bernard DESTROT fait observer que, concernant les TER, des projets sont financés dans le cadre du contrat de plan Etat-Région et que les travaux ne vont pas tarder à commencer, notamment entre Marseille et Aubagne : il ne faut donc pas rajouter ces coûts à celui du projet LGV PACA.

Robert GIRAUDO (APEVV) estime que la région a un besoin impératif, non de LGV, mais de liaisons intercity et de TER.

Bernard FONTAINE, conseiller municipal de Garéoult, demande s'il y a une raison macroéconomique essentielle pour mettre le TGV à Toulon, alors le TGV Marseille-Toulon par la voie normale met actuellement 38 minutes.

André GILLET, conseiller technique à TPM, répond que, sur la ligne entre Marseille et Toulon, les retards sont très nombreux à cause de l'insuffisance de capacité des infrastructures. En outre, le passage à 3 voies de cette ligne n'est pas évident, car sur certains tronçons, les 2 voies serpentent entre deux files d'immeuble.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) signale que la ligne Nice-Meyrargues a des caractéristiques médiocres et que la réutilisation de cette ligne risque d'allonger le temps de parcours Nice-Paris.

Pour Daniel DUFROID (Convergence écologique), la région a besoin d'une LGV et d'un réseau TER bien étudié.

Philippe BARTHE (Association de sauvegarde de l'environnement de Cuges) désire que les tracés qui sont proposés puissent être approfondis par RFF et la SNCF.

## **2. Solutions alternatives « ligne existante »**

### **Jean-Pierre FOUQUET, Groupe Les Verts, conseil municipal de Marseille**

Jean-Pierre FOUQUET est favorable à la réalisation d'une ligne nouvelle TGV dans les plus brefs délais. Il préconise un itinéraire le long des couloirs de nuisance existants. La ligne partirait de la gare d'Aix TGV et rejoindrait, à la sortie du tunnel des Pennes-Mirabeau, un tracé le long des couloirs de nuisances (A8). Ainsi, la gare d'Aix TGV serait à peu près à 1 h de Nice, tout comme Marseille St-Charles. Pour desservir Toulon, la meilleure solution est d'emprunter la ligne existante, moyennant des aménagements de celle-ci. Ensuite, la ligne s'arrêterait dans l'est du Var le long de la voie nouvelle et le long de la voie ancienne. Dans le massif de l'Estérel, elle longerait l'autoroute entre Puget-sur-Argens et Mandelieu-la-Napoule. Dans les Alpes-Maritimes, elle passerait le long du littoral pour desservir les villes de la Côte et s'arrêterait à Nice St Augustin, à 300 mètres de l'aéroport avant de poursuivre sur Nice-Centre et l'Italie.

### **Louis GERMAIN, Président de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Roussetain**

L'association de sauvegarde du patrimoine roussetain propose une solution alternative en deux volets :

- une LGV du sud européen par la LGV Lyon-Turin ;
- une ligne TER PACA par l'intérieur.

Cette proposition, dont le coût a été estimée par l'association à 3 milliards d'euros à partir des éléments fournis par RFF, présente beaucoup d'avantages (des impacts et des nuisances fortement réduits, un coût raisonnable, la possibilité de desserte des villes intérieures, la compatibilité avec le transport de fret, pas de gares nouvelles, des lignes côtières libérées, des trajets croisés villes côtières/intérieures possibles, l'homogénéité avec le réseau italien, des possibilités de phasage des travaux) et seulement l'inconvénient de ne réduire que d'une heure au lieu de 1h30 les temps de parcours entre Nice et Paris et entre les métropoles régionales.

### **Jean-Marc MAURIC, Membre du conseil d'administration de la Confédération paysanne du Var**

La Confédération paysanne du Var est contre la construction d'une LGV, car elle la juge trop destructrice pour la région et trop coûteuse. Elle préconise l'amélioration du réseau régional par la création d'une ligne nouvelle classique entre Aix-TGV et l'aéroport de Marignane, la création d'une section de ligne nouvelle classique de façon à relier Aix-TGV à la ligne Marseille-Aix à hauteur de Plan de Campagne, l'électrification et le doublement (partiel ou total) de la ligne Marseille-Aix jusqu'à Manosque avec création d'une gare à Cadarache (si le projet Iter se réalise), la création d'une ligne nouvelle classique (160 km/h) entre Gardanne et Carnoules et empruntant le plus souvent possible l'emprise de la ligne actuelle avec des gares à Trets-Rousset, St Maximin et Brignoles.

## Première analyse de RFF par Lise MERMILLOD

*Opportunités* – Les solutions proposées sont des projets à vocation intra-régionale, qui tirent parti des infrastructures existantes et qui remettent en service la ligne historique de Centre Var.

*Les fonctionnalités* - Par rapport à aujourd'hui, elles permettent un gain de temps de 35 min pour la desserte des Alpes-Maritimes et une desserte des territoires par les gares existantes.

*Questions à approfondir* - Quelle pertinence et quelle rentabilité pour le doublement d'une infrastructure sans saut de performance ? (quels potentiels de trafic, quels coûts ?) Comment exploiter de manière performante une ligne sur laquelle circulent des trains à vitesse différente ? L'impact sur l'environnement est-il moindre ? En effet, faire des travaux en milieu urbanisé n'est pas simple.

*Les limites* - Le Var et les Alpes-Maritimes sont toujours exclus du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. En outre, ces solutions ne permettent pas la constitution d'un arc méditerranéen à grande vitesse.

## Débat

Jean-Claude MANRIQUE (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume, du Mont Aurélien et du plateau de l'Issole) soutient la solution présentée par Monsieur Louis GERMAIN.

Michel BOUISSON (ADIPA) est favorable à l'amélioration des lignes existantes, en utilisant les lignes classiques optimisées. Il considère que l'arc méditerranéen est un leurre et il en veut pour preuve le désintéret de la Commission européenne, qui refuse d'apporter ses subsides au projet de LGV PACA, et le désintéret de RFF, qui n'a pas voulu poursuivre ses études au-delà de Nice.

Maurice SAPPA, au nom du regroupement des CIQ du 14<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille, fait savoir que les riverains d'un couloir de nuisances ne sont pas prêts à accepter un accroissement de ces nuisances. Il rappelle que, selon la loi, au-delà de 12 millions de francs de travaux sur une infrastructure existante, il faut réétudier le couloir de nuisances dans sa totalité comme s'il n'existait aucune nuisance au départ.

Monsieur LEROY (Marina Unit, Villeneuve-Loubet) est pour une voie spéciale TGV enterrée.

Pour Marylène FORA (Association de protection du site brignolais), la priorité doit être donnée aux TER pour permettre aux habitants de la région de circuler en train plutôt qu'en voiture : « *Faisons d'abord des TER et ensuite on reparlera du TGV* ».

Pour Jean-Pierre ESTELA (MNLE PACA), il faut améliorer en priorité les voies existantes et créer le barreau manquant entre Aix et la gare de Muy.

Elisabeth NOVO (Cuers) aimerait que RFF cesse de dire que les solutions alternatives sont trop chères.

Pour Gabriel JOURDAN (Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise), la nouvelle ligne doit renforcer les métropoles de PACA, en permettant une mise en réseau de Marseille, Toulon et de la conurbation azurée, et appuyer les politiques de redynamisation des centres-villes.

### **3. Solutions alternatives « gares centres – gares nouvelles »**

#### **Jacques MATTEODO, ingénieur retraité**

Jacques MATTEODO défend un projet qui se débrancherait au sud de la gare d'Aix TGV, passerait par Les Pennes-Mirabeau, puis par une gare à la Blancarde ou au niveau des Aygalades, traverserait avant Aubagne et ressortirait un peu plus bas, en longeant l'autoroute, s'arrêterait à La Seyne, dans une zone très peu urbanisée, pour filer ensuite vers Est Var et Ouest Alpes-Maritimes.

Cette nouvelle gare de Toulon-La Seyne serait souterraine et comporterait deux plans, l'un pour les TGV et l'autre pour les TER. Elle serait reliée à la gare de Toulon centre par TER toutes les 6-7 minutes. Elle offrirait la possibilité, depuis le port de Brégaillon, de relier l'aéroport d'Hyères par catamaran et d'accéder aux liaisons maritimes de transport de marchandises.

#### **Christine CESARI-GEIGER, Directeur de l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM)**

Christine CESARI-GEIGER présente la position de l'ensemble des institutions et élus des Alpes-Maritimes, qui ont travaillé et abouti à un projet commun. Ces derniers considèrent que le projet LGV PACA est un projet international franco-italien avec une première phase jusqu'à Nice. Ils demandent la réalisation de cette infrastructure dans les délais les plus courts (2015 pour Nice, 2020 pour l'Italie). Ils se prononcent pour un tracé permettant de relier Nice à Paris en 3 h 30 – 3 h 40 maximum, afin de garantir l'attractivité et la rentabilité du projet, afin également de desservir réellement en Grande Vitesse la Côte d'Azur comme le sont les autres grandes métropoles françaises, dans le cadre du projet d'Aménagement du Territoire des Alpes-Maritimes. Ils souhaitent une desserte LGV des centres-villes connectée aux réseaux TER et Transport en Commun : arrivée directe à Nice Saint Augustin ; arrivée directe sur l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes en gare de Cannes avec deux hypothèses (première hypothèse : arrivée directe sur Cannes centre ; deuxième hypothèse : débranchement vers Cannes). Enfin, ils plaident pour un tracé le plus possible en tunnels.

#### **Pierre QUILLIET, Président de l'Association des Voyageurs du Moyen Var – FNAUT PACA**

La FNAUT PACA écarte toute hypothèse de gares excentrées, plaide pour l'intermodalité entre les TGV, les TER, les aéroports, les transports collectifs urbains et réclame une augmentation substantielle des TER. Pour le tracé de la LGV PACA, elle préconise un passage par les gares centres (Marseille St Charles avec un shunt possible en utilisant le dépôt de St Charles ou en faisant une gare nouvelle en souterrain., Toulon Centre...), la réouverture de Carnoules-Gardanne et son prolongement vers Aix ville et Aix TGV, la réouverture d'un train-tram entre Les Arcs et Draguignan.

#### **Première analyse de RFF par Lise MERMILLOD**

##### Proposition de la FNAUT

*Opportunités* – La proposition de la FNAUT permet une meilleure desserte de Toulon (en centre-vill, connexion TC urbains et interurbains), de meilleurs temps de parcours vers Paris (3 h 15), Marseille (30 minutes) et Nice (55 min), une meilleure offre intercity, une seule gare pour Marseille St Charles (connexion TC urbains et lisibilité de l'offre).

*Limites* - Toutefois, son coût est élevé (rajout du barreau de Toulon, investissements capacité) et elle allonge le temps de trajet vers la côte d'Azur, notamment pour les trains province-province.

*Les questions à approfondir* - Quel type de passage par Marseille (Blancarde ou St Charles ?) Quelle organisation de la desserte par Toulon (vers Paris et vers la province) : trains Marseille ou train Côte d'Azur ? Quel temps de parcours Toulon-Paris si la desserte de Toulon est couplée à celle de Marseille ?

## **Première analyse de la SNCF par Alain SEGUIN**

### Proposition de Jacques MATTEODO

*Opportunités* – Cette proposition permet une meilleure accessibilité pour l'ouest de Toulon et favorise l'intermodalité en complémentarité des projets de transport en commun en milieu urbain.

*Questions à approfondir* - Quel projet urbain pour accompagner cette gare ? Quelle accessibilité pour l'est de Toulon ? Quelle organisation des dessertes TGV avec Toulon centre ? Quel temps de parcours ? Quels coûts ?

### Propositions de l'ADAAM

*Opportunités* – La proposition de l'ADAAM permet une arrivée directe en LGV à Nice St Augustin, ce qui fait gagner quelques minutes, quel que soit le scénario, et la desserte de Nice par une gare multimodale TGV. La SNCF partage l'intérêt d'une gare à St Augustin. Il faudra poursuivre jusqu'à Nice centre et Nice Thiers qui garde un intérêt par rapport à la clientèle.

L'option 1 (arrivée directe à Cannes centre) permet une meilleure desserte de Cannes en son centre (plus rapide et plus fréquente) et offre un fort potentiel de clientèle. Toutefois, elle pose un certain nombre de questions. La gare centre peut-elle recevoir tous les TGV et les TER ? Comment accéder à cette gare ? Quelle desserte TGV d'Antibes ? Quelle desserte de St Raphaël centre ?

Dans l'option 2 (débranchement vers Cannes), la desserte de Cannes est plus rapide et le potentiel de clientèle est, comme dans l'option précédente, élevé. Cela dit, cette option pose la question de l'organisation des dessertes entre Antibes, Cannes et St Augustin, la question de l'accès à cette gare et la question de la desserte de St Raphaël centre.

## **Débat**

Brigitte GOURMANEL (collectif d'associations entre Antibes et Nice) s'interroge sur l'intérêt de faire « descendre » la LGV sur la gare multimodale de St Augustin.

Pour Christine CESARI-GEIGER, la pertinence de cette gare se justifie par la volonté de faire à cet endroit un centre d'affaires international.

Bernard FONTAINE, conseiller municipal à Garéoult, interroge Pierre QUILLIET sur l'intérêt d'une dérivation sur Toulon passant par la Ste Baume.

Pierre QUILLIET pense au trafic intra-régional et pas uniquement au trafic Paris-province

Christine CESARI-GEIGER estime que les Alpes-Maritimes sont légitimes à réclamer la grande vitesse comme tous les grands territoires français.

Jean-Philippe PENICAUT, chargé de mission de la CPA, s'interroge sur les conséquences d'un classement au titre des sites du plateau de l'Arbois.

#### **4. Solutions alternatives « littorales »**

##### **Claude VALLETTE, Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUMPM)**

Claude VALLETTE indique qu'il n'a pas aujourd'hui de solutions alternatives à présenter dans la mesure où le scénario passant par Marseille s'est enrichi au fil du débat et a montré sa pertinence sur les points essentiels.

La CUMPM privilégie le scénario passant par Marseille (à Blancarde ou dans l'espace laissé libre au nord de St Charles) pour plusieurs raisons. Ce scénario s'inscrit dans l'aménagement du territoire régional, utilise les installations existantes (les couloirs, les gares), minimise les impacts environnementaux, dessert les villes au centre pour agir en synergie avec les TER et les transports urbains, reste dans les temps de parcours Paris-Nice et Paris-Toulon, reste en fonction des hypothèses dans le niveau d'investissement des autres scénarios.

Claude VALLETTE rappelle que ses amis de Toulon et du Var cautionnent ce scénario mais présentent, quant à eux, une véritable variante proposant une gare à la Pauline plutôt qu'à Cuers. Ils sont dans la même logique que la CUMPM. Il signale enfin que la variante, proposée par Toulon Provence Méditerranée, s'adapte particulièrement bien au principe du scénario qu'il a défendu.

##### **André GILLET, conseiller technique à TPM**

André GILLET présente la variante proposée par TPM Compte tenu du projet métropolitain développé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale, TPM se prononce en faveur du scénario « Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice », car il permet potentiellement à Toulon centre de conserver les TGV à destination de Paris, il positionne la métropole marseillaise sur la LGV de l'arc méditerranéen, il simplifie l'organisation des dessertes « jonction »/intercité (plus de demi-tour à Marseille) et il laisse ouverte la possibilité d'une variante permettant de rapprocher la gare de Nord Toulon du cœur de la métropole toulonnaise. Sur ce point, TPM préconise une gare située non pas à Cuers, mais plus près du centre de Toulon, à La Pauline Grande Tourrache. Cette gare permettrait de garder les TGV jonctions avec un arrêt à Toulon Est et d'avoir des TGV radiaux à destination de l'Ile-de-France depuis Toulon Centre. En outre, elle permettrait, en déplaçant le raccordement en direction d'Hyères et en prolongeant sur 3 km la ligne de tramway, d'avoir une interconnexion avec le tramway, de desservir toute la zone d'activité entre la commune de La Garde et le site de la Grande Tourrache et d'envisager un prolongement en TER ou en tram-train jusqu'à Hyères en utilisant des emprises SNCF. Cette solution impliquera certes un surcoût de 400 à 450 millions d'euros, mais elle combinera deux sources de rentabilité : les déplacements rapides vers Paris au départ de la Côte d'Azur, de l'Est Var et de la métropole toulonnaise et les déplacements intercités notamment grâce à la mise en réseau des métropoles de l'arc méditerranéen. Elle offrira un temps de parcours Paris-Nice de 3 h 55, qui pourra être ramené à 3 h 45 grâce à l'exploitation de trois gisements de gain de temps : une vitesse de 320 à 350 km/h sur la LGV Méditerranée dans la vallée du Rhône, une vitesse de 200 voire 220 km/h dans la vallée de l'Huveaune et une arrivée directe de la LGV en gare de Nice.

##### **Jacques MOLINARI, Secrétaire général du GIR MARALPIN**

Le GIR MARALPIN se réjouit de la position commune des élus des Alpes-Maritimes dont a fait état Madame CESARI-GEIGER en faveur d'une ligne nouvelle doublant de bout en bout la ligne

historique ; il ne marque de désaccord que sur le choix pour une gare-centre à St Augustin dont les accès ferroviaires par la ligne nouvelle sont irrémédiablement verrouillés par de récents travaux routiers.

Plaidant pour des gares au cœur des villes ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Vintimille), le GIR MARALPIN propose un tracé en deux « anses de panier » articulé sur ces trois grands sites ferroviaires existants, en reprenant à l'Est celui qui fut proposé par le Conseil général des Alpes-Maritimes en 1995.

Un tel dispositif, qui répond aux objectifs de restructuration urbaine et de revalorisation des cœurs de ville, offre des interconnexions aisées entre lignes principales et avec leurs embranchements et connexions (Cannes vers Grasse, Nice vers Digne et Breil, Vintimille avec Breil et Cuneo) ; il fait bénéficier en outre d'importantes économies d'emprises et d'ouvrages.

Le GIR MARALPIN prône également pour une mixité fret/voyageurs de la ligne nouvelle dans sa traversée de la Côte d'Azur, avec, pour avantages, la versatilité de chacun des tronçons, la possibilité de reports de circulations et la sécurisation fret/voyageurs de l'ensemble de la ligne. Cette mixité n'entraînerait pas de surcoûts considérables (section des tunnels, rayons des courbes) dans la mesure où la vitesse de ligne sur chacune de ses courtes sections (30 km environ) resterait cantonnée à 200 à 230 km/h au plus.

## **Première analyse de RFF par Alain TRUPHEMUS**

### Commentaires de RFF sur la proposition de Toulon Provence Méditerranée

*Opportunités* – Cette solution présente un surcoût de 400 à 450 millions d'euros, ce qui porte le projet à un total de 6 milliards d'euros. Cela dit, il est indéniable que la gare est mieux localisée à la Pauline qu'à Nord Toulon, car elle est plus près des populations, elle assure une meilleure intermodalité, tout en ne faisant perdre que quelques minutes sur le temps de parcours vers la Côte d'Azur.

*Questions à approfondir* – Dans cette solution, Toulon est rattaché à Marseille pour la desserte vers Paris, ce qui remet en cause le projet initial de dessertes avec 2 marchés équivalents : Avignon-Marseille d'une part et Toulon-Nice d'autre part. Par ailleurs, il sera nécessaire de faire des investissements complémentaires en gare de Toulon centre.

### Proposition du Gir Maralpin

Dans les Alpes-Maritimes, la volonté réaffirmée d'une desserte au plus près des populations dans le centre des villes est tout à fait opportune.

La mixité de la ligne a un double intérêt : enlever les trains de marchandise de la ligne littorale et sécuriser les connexions en cas de problème sur la ligne existante. Ceci étant, RFF considère que le coût de cette mixité (40 % du coût d'une ligne non mixte) est très élevé.

Par contre, RFF retient l'idée d'abaisser la vitesse à 270 km/h entre Le Muy et Nice, ce qui permettra de faire des économies sur les tunnels.

## **Débat**

André GILLET fait observer que, dans la proposition de TPM, les TGV vers l'Ile-de-France passeront de 14 aujourd'hui à 19 demain : ce ne sont pas les TGV supplémentaires qui vont nécessiter des aménagements entre Toulon Centre et La Pauline. De même, il rappelle que l'investissement de la 3<sup>ème</sup> voie est déjà pris en compte dans le cadre du plan de développement des TER : il ne faut pas le compter 2 fois.

Jacques MOLINARI souligne que la solution qu'il propose permet des dessertes très rapides sur Cannes-Centre (depuis La Bocca) et (directement par la Ligne Nouvelle) sur Nice.

Monsieur ARMAND (Signes Protection Environnement) rejette en bloc les tracés sud et demande à RFF d'étudier en profondeur les scénarios Nord Aix, qui décrocheraient vers Cavaillon et qui desserviraient Iter.

Mme CHEVRET (Stop Nuisances Cuers) met l'accent sur les problèmes de financement de la LGV et affirme que « *le financement de cette LGV n'existe pas* ». Par ailleurs, elle interpelle le représentant de la FNAUT : la FNAUT a-t-elle l'engagement de la région sur la réalisation du programme TER présenté ?

Claude JULLIEN n'a pas d'engagement de la région, se bat pour avoir plus de TER et vote pour les candidats qui défendent le développement des TER.

Alain PATOUILLARD affirme que le projet de la communauté urbaine de Marseille n'est pas faisable dans la vallée de l'Huveaune.

Philippe BARTHE (ASE Cuges) soutient que l'itinéraire par Marseille existe parce qu'il est le tracé le moins dangereux politiquement. Il défend pour sa part le tracé le plus court pour Nice.

### **Bernard GYSSELS présente les premières conclusions de RFF**

Il ressort du débat public une demande unanime de développer le train et de ne pas attendre la LGV pour développer les TER.

Une large majorité de propositions valide l'amélioration du service avec la grande vitesse et la grande capacité, mais une question est souvent posée : quelle grande vitesse et à quel prix ? Il est demandé de desservir les populations par des gares au plus près des agglomérations du littoral. Il est souhaité un rééquilibrage du développement territorial vers le nord de la région. Nombreux sont ceux qui préconisent de tirer parti des infrastructures existantes pour limiter les coûts et les impacts, mais les demandes des agglomérations augmentent significativement les coûts.

Enfin, aucun scénario dans les 20 présentés ne recueille un consensus. Des solutions nouvelles peuvent donc être imaginées à partir des alternatives proposées : ce sera le travail de RFF avec l'Etat et les collectivités territoriales.

## **II. Présentation des risques de nuisances sonores liées à une LGV**

Pour expliquer pourquoi « *les Français sont aussi mal protégés contre le bruit* », Etienne HANNECART (UDV 84) remonte à l'origine des écarts entre les études socio-acoustiques du bruit des TGV (le bruit perçu par les riverains) et les mesures acoustiques légales réalisées. La loi du 10 novembre 1999 repose sur une norme, la norme NFS 31-110, publiée en 1985. Cette norme est en filiation directe avec une autre norme de mesure du bruit mise au point par l'armée américaine en 1944 et ce à partir des travaux d'Harvey Fletcher, ingénieur à la Bell Telephone, dans les années 30.

La norme NFS 31-110 sur le bruit étant particulièrement laxiste (le mode A auquel elle fait notamment référence ne concerne, en fait, que des bruits de l'ordre de 40 dB ; bruits dont l'intensité est encore divisée arbitrairement par de longues périodes de temps), la loi qui l'inclus est donc faible. Pour Etienne HANNECART, « *on peut dire que les citoyens, d'un point de vue acoustique, courent tout nu.* »

