

## Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Antibes le 19 avril 2005

### Introduction

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles 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, une commission chargée, elle, 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, et ce 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 est progressif : il se compose de 3 réunions de lancement, 3 auditions publiques, 8 réunions thématiques, un atelier pédagogique sur le financement du projet, 16 réunions de proximité et 3 réunions de synthèse. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Philippe MARZOLF fait un point sur l'état d'avancement du débat à ce jour. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de l'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et espaces naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement urbain et la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un raccordement le plus près possible de Nice (pour laisser Antibes – Nice aux TER).

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) signale l'ouverture récente d'un forum sur Internet.

### Présentation du projet par RFF

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien

n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

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 problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

*L'enjeu de la grande vitesse* – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une 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.

*L'enjeu de la grande capacité* – Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. 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.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires seront possibles, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. La SNCF souhaite articuler cette offre avec les TER du Conseil général. Elle entend continuer à desservir les gares d'Antibes et Cannes, mais réfléchit également à des gares nouvelles :

- une gare dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes : la population d'Antibes aurait ainsi le choix entre la gare actuelle et une gare TGV avec 5 allers et retours par jour pour Paris ;
- une gare à Nice St Augustin.

Lise MERMILLOD (RFF) met en avant les bénéfices du train comparé aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO2 qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 45 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. « Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de voyageurs aériens chaque année et 5 000 voitures de moins sur les routes chaque jour. »

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) détaille les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois familles :

- 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 de Marseille, Toulon et 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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Jusqu'où construire ? RFF propose de raccorder la LGV PACA entre Antibes et Nice.

Alain TRUPHEMUS (RFF) décompose les 6 scénarios étudiés à l'intérieur des Alpes-Maritimes.

### **Intervention de Jean LEONETTI, député maire d'Antibes**

Jean LEONETTI constate que, dans tous les scénarios étudiés, Antibes est traversé par la LGV, mais n'est jamais desservi. Il ne demande pas que la LGV s'arrête en gare d'Antibes : il demande simplement que les Antibois aient un accès facile au TGV. Aussi s'accommode-t-il d'une gare TGV à Cannes. Il exige l'enfouissement des voies existantes et demande instamment à RFF d'étudier pour la LGV le tracé qui passe par les centres-villes, « *le seul tracé qui préserve le long terme* » à ses yeux.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) rappelle que les études avaient conclu à un surcoût très important de l'enfouissement de la 3<sup>ème</sup> voie. Par ailleurs, il fait valoir qu'une très grande partie du projet est en souterrain dans les Alpes-Maritimes. Enfin, il souligne que la voie actuelle est libérée des TGV pour développer au maximum les TER.

Jean LEONETTI souhaite qu'une évaluation du coût de l'enfouissement total soit effectuée. Pour sa part, il est convaincu que l'opération peut être équilibrée, grâce à la valorisation des terrains occupés par la voie ferrée.

Monsieur CALLINI-ELAN (Juan-les-Pins) souhaite que la LGV soit mixte fret/voyageur, afin de soulager l'A8 qui est saturée de camions qui transportent des marchandises d'Espagne en Italie.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) répond que les solutions privilégiées pour le transport des marchandises sont le développement de la voie maritime (d'ores et déjà, la moitié du fret entre l'Espagne-Italie passe par la mer) et le passage par le Lyon-Turin (les Italiens n'ont pas du tout l'intention de développer le fret sur leur ligne côtière).

En réponse à un représentant de l'Association de défense de Juan-les-Pins et de ses pinèdes, Alain TRUPHEMUS (RFF) précise les coûts des différents scénarios de la famille à 2 axes :

- le scénario Sud Arbois : 5,15 milliards d'euros ;
- le scénario Nord Arbois : 5,35 milliards d'euros ;
- le scénario passage par Marseille : 5,55 milliards d'euros.
- 

Jean-Jacques APRESE (RFF) explique que la capacité est tributaire de l'homogénéité des circulations, des performances du bloc de signalisation, de l'écart de temps de parcours entre trains lents et trains rapides. Par ailleurs, il indique que la 3<sup>ème</sup> voie serait maintenue malgré la LGV.

En réponse à Mme VERBEKKE, Alain SEGUIN (SNCF) détaille les cartes d'accessibilité des gares de Cannes et Antibes (520 000 habitants à moins de 40 minutes de la gare et 310 000 habitants à moins de 20 minutes) et de la gare ouest Alpes-Maritimes (550 000 habitants à moins de 40 minutes et 205 000 habitants à moins de 20 minutes). La SNCF maintient une desserte de centre ville pour ne pas oublier les populations qui sont proches des gares de centre ville.

Mme VERBEKKE fait observer que la 3<sup>ème</sup> voie est condamnée par l'érosion maritime.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) assure que le projet tient compte des problèmes hydrauliques. Concernant les protections maritimes, elles seront à mettre en œuvre pour protéger la voie routière qui est située entre la voie ferrée et la mer.

### **Intervention de Jean HOULGATTE, président du conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis**

Pour Jean HOULGATTE, la LGV est une « *chance historique pour sortir de l'ère du tout automobile* ». Afin que la LGV soit au service des habitants, elle doit s'inscrire dans l'arc méditerranéen et être mixte fret/voyageurs, pour libérer les lignes historiques du fret et pouvoir les dédier à un RER qui relierait toutes les villes de la côte. A cet effet, Jean HOULGATTE demande qu'une expertise indépendance soit réalisée sur l'intérêt d'une ligne mixte. La LGV doit également s'arrêter dans les gares actuelles et non dans des gares nouvelles à l'extérieur des villes (qui seraient des foyers d'urbanisation). Jean HOULGATTE considère que, si la LGV passe par les lignes historiques, cela justifie que ces lignes soient enfouies, ce qui permettrait de relier les deux parties des villes qui, aujourd'hui, sont coupées en deux par la voie ferrée. Enfin, Jean HOULGATTE insiste sur la nécessité de ne pas sacrifier l'environnement sur l'autel de la vitesse : « *Nous n'avons pas le droit de détruire notre pays pour nous faire plaisir* ».

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) met en avant la double vocation du projet. La LGV PACA sera une voie nouvelle où circuleront des TGV et des trains intercity : la ligne classique pourra ainsi être dédié aux TER et au fret.

Jean HOULGATTE insiste sur l'intérêt vital d'un RER sur la côte.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) fait valoir que, si les chargeurs internationaux veulent passer par Lyon-Turin, il est inutile de doter la Côte d'Azur de capacités de fret importantes.

Pour Jean HOULGATTE, les capacités de transport de fret sont indispensables au développement économique.

Pierre NAUDET (ADEGV) aimerait que la SNCF réfléchisse au développement du fret sur les TGV, à partir de l'expérience des TGV postaux. Par ailleurs, il pense que les voies du littoral, libérées du trafic grandes lignes, doivent être réservées à la création d'un véritable Métrazur cadencé. Enfin, il souhaite savoir où sera implantée la gare à Cannes.

Alain SEGUIN (SNCF) explique que les TGV ne peuvent être utilisés que pour faire du fret léger : ils ne sont pas conçus pour faire du fret lourd. Pour l'emplacement précis de la gare, il indique que le site ferroviaire à l'ouest de Cannes n'est pas prévu pour accueillir une gare TGV.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) précise que RFF ne décidera pas tout seul de l'implantation des gares : la décision sera prise en accord avec les collectivités.

Marcelle WATERKEIN (Antibes) fait observer que, si les lignes ne sont pas enfouies, les riverains subiront des nuisances sonores encore plus importantes.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) signale que, dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> voie, un programme important de protection acoustique (26 millions euros) a été arrêté.

### **Intervention de Marcel SAUVAN, association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins**

L'association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins milite pour une LGV internationale, indépendante du littoral, mixte fret/voyageurs et principalement souterraine. Pour notre région, cette LGV - côte d'azur est le chaînon manquant du corridor européen N° 5 Ouest. Elle propose de suivre l'exemple italien (la ligne Ligure est, à 85 %, en tunnel et la ligne Bologne-Florence est à 93 % en tunnel).

La forte urbanisation de Cannes, Antibes-Juan-les-Pins, Cagnes-sur-mer, Saint-Laurent-du-Var, et la sinuosité de la ligne obligent à libérer la ligne historique des TGV, des grandes lignes et du fret. Elle devient l'ossature des lignes régionales et locales. Notre position rejoint celle du rapport final RFF - SETEC pour la mise en souterrain de deux fois deux voies (juin 2002) qui supprime l'utilité de la 3<sup>ème</sup> voie littorale. Pourquoi avoir centré toutes les études sur cette 3<sup>ème</sup> voie ? Suite à la directive européenne (mars 2003) sur l'ouverture des sillons pour le fret aux opérateurs autres que SNCF, RFF se doit d'offrir des créneaux horaires performants afin que le report modal route => fer puisse s'effectuer. Le financement de cette ligne doit être européen, national, régional, départemental et privé. La ligne doit préserver l'environnement (le territoire antibois est protégé par le réseau Natura 2000 et par la DTA 06). Pour Marcel SAUVAN, il faut « *savoir préserver le littoral pour bien le transmettre.* »

Lise MERMILLOD (RFF) montre qu'une LGV mixte aurait un intérêt marginal pour un coût très élevé. Les solutions à privilégier pour le transport de marchandises sont le cabotage maritime et, pour le fer, le passage par Modane. Par ailleurs, elle rappelle qu'il n'est pas nécessaire qu'une LGV traverse une frontière pour bénéficier de fonds européens : ainsi, le TGV Rhin-Rhône et le TGV Est ont été subventionnés par l'Europe.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) fait savoir que la ligne Bologne-Florence a coûté 62 millions d'euros/km et a été entièrement payée par l'Etat et donc par les impôts, ce qui n'est pas le cas pour les lignes grande vitesse françaises.

Marcel SAUVAN soupçonne RFF de freiner l'arrivée d'opérateurs privés en France.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF) conteste cette accusation. Il en veut pour preuve que 4 opérateurs privés ont une licence et commencent à demander des sillons.

Pour Gérard PIEL (vice-président de la région), les solutions à privilégier pour le fret sont le cabotage maritime et le passage par le tunnel du Montgenèvre. Par ailleurs, dans le cadre des enquêtes complémentaires, il ne lui paraît pas possible d'écarter la traversée souterraine de la quasi totalité du département. Il plaide également pour un enfouissement de la voie actuelle entre Cannes et Antibes. Enfin, il indique que la région n'attend pas la mise en service de la LGV en 2020 sans rien faire : elle travaille pour demain et après-demain.

Jean LEONETTI n'acceptera pas que sa ville soit à la fois traversée, non desservie et sans enfouissement de la voie actuelle.

Alain TRUPHEMUS (RFF) indique, si la LGV arrive jusqu'à Nice, elle sera très majoritairement construite en tunnel. A Marseille, les lignes existantes en surface seront maintenues.

Monsieur SOZEDDE (Juan-les-Pins) fait partie d'une association qui milite pour l'enfouissement de la voie ferrée entre Cannes et Antibes. Il est contre le projet d'une gare à Mouans-Sartoux avec une ligne spécifique TGV, car pour prendre le TGV, au lieu d'aller à Antibes en 15 minutes, il devra se rendre à Mouans-Sartoux en 45 minutes.

Alain SEGUIN (SNCF) rappelle que la gare d'Antibes reste desservie par 5-6 TGV/jour, de même que Cannes et Nice.

Francisco SILVINO (Antibes) signale que la vitesse des trains dans les tunnels tombe à 100 kms/h.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) répond qu'il n'en est rien : les trains peuvent circuler beaucoup plus vite à condition que la section du tunnel soit suffisamment large.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) préconise un tracé qui desserve les principales agglomérations de la région (Marseille, Toulon et Nice) et qui soit le moins dommageable possible pour l'environnement, et notamment pour la préservation de l'agriculture et de la viticulture.

Roger VALLERAND (ADEAR) suggère, pour éviter tout dommage à l'environnement, d'utiliser la troisième voie entre Cannes marchandises et Nice centre ville.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) explique qu'il est très difficile d'inscrire une 3<sup>ème</sup> voie entre Cannes et Antibes.

Monsieur LUCCIONI (Antibes), président de l'association qui milite pour l'enfouissement de la voie ferrée à Antibes, pense que la gare nouvelle à Cannes ou à Mouans-Sartoux est un peu excentrée et qu'il serait plus pertinent de la situer à Villeneuve-Loubet ou à Sophia-Antipolis.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) ne sait pas encore où sera située précisément la gare nouvelle. L'hypothèse qui est faite aujourd'hui est de proposer une gare à l'intersection de la LGV et des voies ferrées existantes.

Pour Alain SEGUIN (SNCF), il serait souhaitable que la gare nouvelle soit bien desservie par les transports en commun.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait savoir que, lors de la réunion de la veille à Toulon, RFF a dit que « *sans projet urbain, il n'y aurait pas de nouvelle gare* », ce qui marque une évolution notable.

Michel GADET (Antibes) interpelle la SNCF : si cette nouvelle gare n'existe pas, la SNCF prévoit-elle de desservir Cannes et Antibes directement ?

Alain SEGUIN (SNCF) précise que la SNCF a étudié un scénario de desserte pour accompagner l'option 2, mais qu'il ne s'agit en aucun cas d'un engagement de desserte sur ce qui se passera en 2020.

Michel GADET aimerait que soit étudié un scénario supplémentaire d'un TGV qui partirait de Cannes ou de Nice et qui irait se raccorder à Cagnes-sur-Mer pour partir directement par la ligne LGV.

RFF et la SNCF s'engagent à étudier cette hypothèse.

François-Xavier BOUCAND (Biot) propose de changer de méthode et d'élaborer un plan cohérent, sous la houlette du Conseil général, entre tous les projets (contournement de Nice par l'autoroute, véritable mise sur pied d'un TER, saturation de l'aéroport à 10 ans...).

Philippe MARZOLF (CPDP) considère qu'« *il appartient aux collectivités de se concerter entre elles pour élaborer un projet de territoire cohérent* ».

Monsieur GIUDICELLI (URVN, PACA) est un peu perplexe quant à la possibilité d'enfouir les voies, compte tenu du coût de ce chantier. Personnellement, il a toujours été réticent à la troisième voie. Il préconise plutôt le tramway est-ouest.

Pour Germain NALLINO (Association des amis du rail azuréen), il faut commencer par déterminer les besoins de la population du département. Quels sont ces besoins ? La troisième voie littorale améliorera un peu les conditions de circulation, mais ne suffira pas. Il faut rouvrir la ligne des Chemins de fer de Provence. Il faut que le TGV arrive dans une gare TER, équidistante entre les extrêmes St Augustin) et que la ligne soit déconnectée de la ligne littorale, pour pouvoir avoir des TER toutes les 10 minutes entre Mandelieu et Menton voire Vintimille. Il faut desservir Marseille et Toulon. Enfin, il faut enterrer les autoroutes.

Georges TOESCA dénonce un travers de l'étude d'enfouissement de la 3<sup>ème</sup> voie : cette étude a été réalisée, non pas pour deux voies comme cela était demandé, mais pour quatre, ce qui, à ses yeux, a faussé le débat.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que le coût de l'enfouissement a été évalué selon les deux hypothèses : il est de 7 (pour 2 voies) à 12 fois (pour 4 voies) plus élevé que le prix de la 3<sup>ème</sup> voie.

Lise MERMILLOD (RFF) assure que les deux financements (la 3<sup>ème</sup> voie et la LGV PACA) sont déconnectés.

Monsieur SOZZEDE demande à RFF si le produit de la vente des terrains est pris en compte, ainsi que la rapidité d'exécution et les économies sur les expropriations si la voie est enfouie dans un tunnel.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA RFF) attire l'attention sur la difficulté de valorisation des terrains qui pourraient être libérés compte tenu de leur configuration à proximité de routes et d'autoroutes.

**Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – [www.ubiquis.fr](http://www.ubiquis.fr)**