

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Cagnes-sur-Mer le 26 mai 2005

En début de séance, des membres de la CCINCA et de l'Union Patronale du Département remettent à Olivier KLEIN une pétition de 4 000 signatures en faveur de la LGV. Les signataires considèrent que sa réalisation doit répondre aux critères suivants : connexion aux LGV françaises et européennes, durée du trajet Paris-Nice ramenée à 3 heures 30, connexion entre la LGV et les transports aériens, insertion exemplaire dans l'environnement.

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

Annie CANIS-MILETTO, membre de la CPDP LGV PACA, présente le programme de la réunion et 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 3 réunions de lancement, 3 auditions publiques, 8 réunions thématiques, 2 ateliers pédagogiques sur le financement du projet et les solutions alternatives, 17 réunions de proximité et 3 réunions de synthèse. 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 et le troisième sont 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 (25 335 visites depuis 1^{er} janvier 2005), questions posées (770), numéro vert, connexions sur le site Internet (288), cartes T (6 667), 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.

Annie CANIS-MILETTO dresse ensuite 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.

Olivier KLEIN rappelle que le débat public a été prolongé 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 gain de temps. En effet, de nombreuses contestations portent sur l'inutilité de réouverture de certaines lignes ou la réutilisation de lignes classiques. Aussi, la CPDP a estimé utile de diligenter une étude et a choisi à cet effet un cabinet suisse, SMA PLUS, qui pourra proposer des solutions alternatives ou complémentaires. Les conclusions de cette étude seront présentées lors des réunions de synthèse du mois de juillet 2005.

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. 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 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. 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 (direction pilotage, stratégie et patrimoine, 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 de tripler le trafic TGV à Nice et de le doubler *a minima* à Antibes. 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 8 gares TGV, Cannes et Antibes continuant à être desservies.

Bernard GYSSELS 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 à la demi-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 termes de 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.

Interventions et questions du public

Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, invite tout d'abord les participants au calme et à la sérénité afin que chacun puisse exprimer son point de vue. En tant que Maire de Cagnes-sur-Mer et Président de l'ADAM, il rappelle sa position en faveur de la réalisation de la LGV PACA. Il souhaite – comme la majeure partie de la population *a priori* – une arrivée directe au pôle multimodal de Saint-Augustin. Le tracé de la ligne devra être essentiellement réalisé en souterrain puisqu'elle traverse des zones de forte urbanisation. Louis NEGRE considère que le prolongement de la LGV vers l'Italie est indispensable et doit être prévu dès l'origine du projet. A cet effet, l'ADAM a demandé officiellement par écrit une étude sur les possibilités de prolongement de la ligne vers Vintimille. Quant à l'ouest du département, Louis NEGRE souhaite une desserte du

secteur Cannes-Grasse-Antibes et préconise deux solutions, proposées également par le Conseil Général, la CANCA et l'ADAM : soit une arrivée directe en souterrain de Cannes puis une poursuite de la ligne en souterrain jusqu'à Nice, soit un débranchement à hauteur de la nouvelle ligne Grasse-Cannes.

Noël PERNA (Région Verte) déplore qu'aucun de ces courriers n'ait été publié dans les documents du débat. Il préconise un passage par Aix-en-Provence, par l'ancienne voie, vers Brignoles et la Côte d'Azur, un ferroutage par les Alpes, une couverture transparente ou une réalisation en tunnel pour une meilleure insertion dans le paysage et la préservation des sites sensibles. Le trafic des poids-lourds vers l'Italie devra s'effectuer par transport maritime. Quant à la ligne SNCF littorale, la fréquence du trafic devrait augmenter dès maintenant, sans attendre la réalisation de la LGV. Enfin, il souhaite connaître l'augmentation du transport ferroviaire de marchandises depuis 10 ans.

Olivier KLEIN répond que tous les courriers et propositions considérés comme des contributions au débat sont mis à la disposition du public.

Bernard GYSSELS précise que les flux de marchandises étant des flux internes de courte distance, ils ne sont pas effectués par ferroutage, du fait de la nature des marchandises, l'absence de compatibilité ferroviaire entre l'Espagne et la France, ainsi que la concurrence du cabotage. Pour les destinations au nord de l'Italie, les flux ferroviaires passent majoritairement par Modane car il s'agit de l'itinéraire le plus court ; ils répondent à une logique de massification des flux. En outre, le transport ferroviaire de marchandises est en diminution constante.

Olivier KLEIN lit la question posée par Claude VACHER, habitant de Valbonne. Faisant référence à un cahier d'acteur du mois d'avril 2005, il souhaite des précisions sur la proposition de l'ADEV concernant un passage par Valbonne.

Jean-Claude FROMENT (ADEV) indique que la proposition de l'ADEV avait pour but d'éviter le regroupement de tous les transports ferroviaires sur la bande littorale et permettre une solution de secours en cas d'incident sur la ligne littorale.

Lionnel LUCA, Député des Alpes-Maritimes, soutient la position de Louis NEGRE. Il se prononce en faveur d'un TGV à enjeu national et international arrivant à Nice-Saint-Augustin et se poursuivant à terme vers l'Italie. Il considère que le littoral et sa population doivent être préservés et ne comprend pas les raisons d'un enfouissement de la voie jusqu'à Antibes seulement. Il déclare que cette décision risque de se heurter à l'opposition des élus et des associations et estime que tous les moyens techniques doivent être mis en oeuvre pour éviter dans ce secteur les nuisances environnementales, sonores, etc. Il estime par ailleurs que les propositions de l'ADEV méritent d'être étudiées. Il déplore que le refus d'une alternative souterraine, étudiée par RFF dans le cadre du projet de 3ème voie, ait été motivé uniquement par le coût, cette option étant techniquement réalisable.

Michel CROC rappelle que plusieurs solutions ont été étudiées. Toutefois, la possibilité d'une arrivée directe en souterrain à Cannes puis d'une poursuite en souterrain vers Nice a été exclue. La proposition est d'amener la LGV jusqu'à la troisième voie, mais il semble que les élus préfèrent une arrivée à Nice-Saint-Augustin .

Alain TRUPHEMUS rappelle que le projet de troisième voie entre Antibes et Nice a pour but de permettre aux trains rapides de dépasser les trains lents, ce qui offrira la possibilité d'augmenter le cadencement des TER entre Cannes et Nice. L'étude menée par RFF a montré que l'enfouissement d'une seule voie n'offrait pas les mêmes capacités que la réalisation de trois voies côte à côte en surface, avec des échanges entre elles. Pour répondre à une offre TER cadencée tous les quarts d'heure, il serait nécessaire de prévoir deux voies en souterrain. Afin de permettre une desserte fine de la population, il est apparu préférable de prévoir l'enfouissement des voies TGV et marchandises, les voies pour les TER étant en surface. L'enfouissement des voies TER impliquerait la coexistence de quatre voies en souterrain ne communiquant pas entre elles. Alain TRUPHEMUS insiste sur la complexité de la nature du sous-sol, les difficultés de raccordement et de desserte, ce qui entraîne un coût 12 fois plus important que le projet de troisième voie. Alain TRUPHEMUS souligne l'impact environnemental de l'enfouissement (stockage des matériaux, durée des travaux, traitement des infrastructures parallèles). Enfin, il indique que la réalisation d'un tel projet s'étalerait sur 20 ans à compter de la prise de décision.

Monsieur LECA, habitant de Saint-Laurent-du-Var, demande pourquoi il n'est pas prévu de voie souterraine entre Antibes et Saint-Laurent-du-Var.

Alain TRUPHEMUS répond que l'objectif de développement de l'offre TER ne nécessite pas le doublement de la voie en totalité entre Cannes et Nice ; 20 kilomètres suffisent. Les études ayant montré que les contraintes étaient moins importantes entre Antibes et Nice, cette section a été choisie. L'objectif du Conseil Régional étant une offre TER cadencée toutes les 10 minutes en 2020, il faudrait rajouter deux voies supplémentaires en surface entre Cannes et Antibes, ce qui ne paraît pas techniquement réalisable. Il faudrait donc les réaliser en souterrain.

Olivier KLEIN demande à Alain TRUPHEMUS pourquoi trois voies entre Cannes et Antibes ne suffisent pas alors qu'elles sont suffisantes entre Antibes et Nice.

Alain TRUPHEMUS répond qu'en 2020, le prolongement de la troisième voie – construite entre Antibes et Nice – vers Cannes serait insuffisant en termes de capacité ferroviaire. Cette appréciation se fonde sur la notion de distance du parcours à trois voies, qui permet la coexistence des trains lents et des trains rapides.

Serge JOVER, Président de l'Association de Défense Environnement Villeneuve (ADEV) se prononce en faveur de la réalisation de la LGV PACA, mais regrette que le projet de RFF se limite à la France, Nice étant alors une ville terminus. Jean-Claude FROMENT (ADEV), fait remarquer que, parmi les 27 variantes de scénarios proposés, 23 rejoignent la troisième voie au PK211, c'est-à-dire au Pont du Loup, où il existe une forte densité urbaine et automobile. En outre, aucune précision sur le trafic international et le fret n'est donnée, malgré une demande écrite de l'ADEV. L'ADEV souhaite que la ligne existante soit consacrée aux TER ; la nouvelle ligne à deux voies, consacrée au trafic national, international, TGV et fret devra desservir le moyen pays, grâce à l'implantation d'une gare intermédiaire à Mouans-Sartoux par exemple. Le tracé de cette ligne devra être essentiellement en souterrain. Le pôle multimodal devra se situer dans le secteur de Nice-Lingostière ou à Saint-Augustin. Il faut prévoir une liaison vers Digne et Vintimille-Gênes, voire Turin. La coexistence de deux voies est un gage de fiabilité puisqu'en cas d'incident sur l'une

d'elles, la deuxième assurera la circulation des trains. Serge JOVER juge une troisième voie inutile, dans la mesure où la SNCF a été capable d'offrir un cadencement au quart d'heure pendant le week-end du Grand Prix de Monaco. Il insiste par ailleurs sur le fait que le projet de LGV PACA doit s'inscrire dans une dimension européenne, de Barcelone à Gênes.

Louis NEGRE rappelle qu'il est favorable à la troisième voie dans l'optique d'une réalisation d'un métro en surface. En outre, si un cadencement toutes les 15 minutes est possible avec deux voies, il admet l'inutilité d'une troisième voie. Quant à la dimension internationale du projet, il signale avoir un entretien avec Jacques BARROT le 4 juillet 2005.

Bernard GYSSELS indique qu'une desserte au quart d'heure, sur deux voies, n'est possible que sur une période très courte.

Maryse ARCHAMBAULT opère une distinction entre le parcours de la LGV et le TGV. Actuellement, le parcours de la LGV n'est pas tracé, mais il existe une proposition de prolongement jusqu'en Italie. Or les premières études montrant un trafic faible, une première hypothèse de desserte a été envisagée ; une véritable offre avec les Italiens pourra être étudiée ultérieurement.

Louis NEGRE considère qu'un TGV à vitesse réduite sur la Côte d'Azur risquerait de désintéresser les usagers. Il insiste par ailleurs sur la construction d'un véritable arc latin.

Jean-Paul CHARBONNIAUD, habitant de Cagnes-sur-Mer, signale avoir adressé une contribution à la CPDP, qui n'a pas eu de suite. Il interroge RFF sur la non-réalisation des écrans anti-bruit et le problème des vibrations, non pris en compte. Il évoque les conséquences juridiques de telles nuisances en cas de ventes d'appartements des immeubles exposés, les acquéreurs pouvant *a posteriori* invoquer la notion de vice caché.

Bernard GYSSELS répond qu'il n'existe aucune réglementation fixant un seuil pour les vibrations. De plus, suivant la nature des sols, les vibrations n'ont pas le même impact.

Michel CROC explique que les vibrations varient selon les trains et les rails. Les progrès techniques de la qualité du matériel roulant et des rails réduiront les vibrations ; les protections peuvent s'avérer insuffisantes.

Jacques DUCLOS, habitant de Cagnes-sur-Mer, considère que dans 20 ans, les affaires se traiteront par vidéo-conférence, ce qui remet en cause l'intérêt de la LGV PACA. Il interroge par ailleurs la CPDP sur son indépendance dans le choix du cabinet d'expertise suisse SMA PLUS, chargé de réaliser une étude complémentaire.

Olivier KLEIN répond que le choix du cabinet d'études a été effectué après consultation de plusieurs entreprises étrangères, pour garantir justement leur indépendance vis-à-vis de RFF. Il s'est avéré que le cabinet suisse SMA PLUS répondait le mieux au cahier des charges.

Louis NEGRE envisage de demander prochainement au Conseil Général et aux autres autorités du département de missionner l'ADAM pour réaliser une véritable expertise complémentaire.

Olivier KLEIN en admet l'utilité et précise que la prolongation du débat public ne pouvant excéder le mois de juillet, un simple dire d'expert a été sollicité par la CPDP auprès du cabinet SMA PLUS.

Christiane COUSINE (Association de citoyens Laurentins) interroge RFF sur la nécessité de la troisième voie mise actuellement en avant alors que le projet du cabinet SCETEC, en 2002, envisageait deux voies souterraines. Elle évoque par ailleurs les risques d'implantation d'une gare à Saint-Augustin, qui est une zone inondable.

Alain TRUPHEMUS rappelle que la capacité est fixée par le trafic trains lents-trains rapides. La troisième voie sert à la coexistence des trafics TGV et TER, en prévoyant un ralentissement des TER pour devenir un TER omnibus ; Michel CROC ajoute que le développement des TER implique à terme, selon la volonté du Conseil Régional, la réalisation de la troisième voie.

Louis ROBIN (Association MARINA UNIT) remercie la CPDP pour son travail et félicite RFF pour son intérêt envers la protection de l'environnement. Il regrette toutefois que la population dans le secteur de Marina-Baie-des-Anges ne soit pas prise en considération. Il s'agit pourtant d'un secteur représentant des dizaines voire des centaines de milliers d'habitants, qui subiront les nuisances des divers trafics prévus. De plus, Louis ROBIN considère que ces trafics ne permettront pas une amélioration réelle des transports en commun. Il se prononce en faveur d'un projet novateur aux ambitions européennes qui devra représenter une alternative significative au transport routier. Il demande une mobilisation politique pour un maillage des transports en commun de l'arrière-pays jusqu'au littoral avec un enfouissement des voies pour la préservation du littoral. Il souhaite que les protections les mieux adaptées soient mises en place, moyennant des fonds publics et privés, nationaux et internationaux.

Michel CROC indique que RFF n'est pas compétent pour s'opposer à l'enfouissement des voies ferrées; cette décision relève d'une discussion avec les collectivités territoriales. Quant aux financements, l'Europe devrait théoriquement subventionner 10 % des travaux de la ligne sur le territoire national et 20 % de la partie qui traverse la frontière. Michel CROC explique par ailleurs que RFF ne peut emprunter qu'à hauteur de ce qu'il pourra rembourser grâce au péage des trains. L'Etat et les collectivités locales devraient prendre en charge 60 %. L'Etat récupère sa quote-part de 30 % sur les dividendes des sociétés d'autoroute; les collectivités territoriales et les contribuables participeront donc environ à hauteur de 30 %.

Quant à l'insertion paysagère et humaine, Bernard GYSSELS rappelle que de nombreuses mesures sont envisagées dans les divers projets (protections acoustiques, murs anti-bruit, remplacement des ponts métalliques, points noirs).

Louis ROBIN indique qu'aucune protection n'est prévue sur Marina-Baie-des-Anges. Une étude acoustique a pourtant été réalisée chez lui, aucun résultat ne lui ayant été cependant communiqué.

Alain TRUPHEMUS précise qu'un important programme d'amélioration est prévu dans le cadre de la réalisation de la troisième voie. L'absence d'écran acoustique dans la zone de Marina-Baie-des-Anges est due à la configuration particulière de ce site.

Bernard GYSSELS s'engage à communiquer à Louis ROBIN les résultats de l'étude effectuée.

Jeannine LOPEZ, habitante de Cagnes-sur-Mer, confirme que les protections anti-bruit ne sont pas prévues sur Marina-Baie-des-Anges mais de l'autre côté de la Cagne.

Bernard GYSSELS explique que les protections anti-bruit font l'objet d'un positionnement en fonction du résultat des simulations phoniques. Il propose une identification précise de la localisation de l'immeuble de Madame LOPEZ pour pouvoir lui fournir toute explication utile.

Brigitte GOURMANEL (ADHEC) signale qu'elle représente également le CADDE 06 (Collectif pour l'Aménagement Durable et la Défense de l'Environnement des Alpes Maritimes) qui a engagé un recours au Conseil d'Etat contre le projet de troisième voie Antibes-Nice, et souhaite la création d'une nouvelle ligne libérant la voie historique pour la réserver exclusivement au RER. Elle estime que le « *renouveau ferroviaire* » doit être le doublement de la ligne permis par la LGV Elle rappelle en outre que la LGV PACA a déjà fait l'objet d'une décision de principe adoptée par le CIADT le 15 décembre 1998, selon laquelle la LGV PACA vers l'Italie constitue un chaînon manquant de l'arc méditerranéen. Elle a été inscrite sur la carte des infrastructures à long terme. Brigitte GOURMANEL considère que la LGV PACA doit donc s'inscrire dans cette optique de liaison avec l'Italie, et regrette que le trafic transfrontalier soit absent au débat. Elle rappelle que le projet de RFF n'est pas neuf, il reprend le tracé prévu en 1995 par le Conseil Général des Alpes Maritimes et la SNCF qui promettaient déjà l'augmentation de 3 millions de voyageurs pour 2020. Elle considère que le déficit de foncier disponible entre zones très urbanisées et espaces remarquables impose un tracé de la voie nouvelle entièrement souterrain et l'inscription des gares dans les emprises existantes.

Brigitte GOURMANEL estime que la section à 3 voies représente un goulet d'étranglement qui abolit la performance de la ligne, et que les risques de conflits entre trains rapides sur 3 voies, rédhitoires pour une 3^{ème} voie Cannes-Antibes, devraient l'être également pour Antibes-Nice. Elle suggère une liaison avec Saint Augustin par une bretelle depuis Nice-St Isidore sur les emprises des Chemins de Fer de Provence. Elle soulève par ailleurs le problème de l'érosion maritime du littoral, de l'inondabilité du delta du Var et Saint Augustin, et l'ambition des services offerts à la clientèle par les gares TGV. S'appuyant sur la déclaration de RFF dans la conférence IMEC concernant le faible report modal de la voiture particulière sur le rail, et sur l'étude des déplacements de l'ADAM, elle considère enfin que le ferroviaire ne constituera pas une véritable alternative au trafic routier, si un maillage efficace desservant notamment le moyen pays n'est pas mis en place au préalable.

Maryse ARCHAMBAULT précise que le nombre de voyageurs escomptés dépend de l'infrastructure et des performances proposées ainsi que des gares. Le chiffre de 3 millions de voyageurs a ainsi pu être envisagé dans une précédente étude. Actuellement, l'estimation annoncée représente la part de trafic induit. Quant aux services proposés par les gares nouvelles, ils doivent

s'adapter à la clientèle : la clientèle d'affaires, qui représente une forte proportion, est prise en considération sans pour autant en oublier la clientèle privée.

Jean-Paul MENARD, ancien délégué pour les Alpes-Maritimes du Syndicat National des Usagers des Transports (SNUT) considère que la réalisation de la LGV PACA est nécessaire pour un raccourcissement des temps de parcours et une libération des sillons, constituant ainsi une véritable alternative aux trafics routier et aérien. Le tracé doit tenir compte des contraintes environnementales. Marseille, Toulon et Nice doivent être directement desservies, la ligne nouvelle devant en outre être raccordée au réseau classique. Jean-Paul MENARD s'oppose aux « gares betteraves » et souhaite une desserte des centres-villes. Il préconise un tracé au départ de Marseille, passant par Aubagne, le Nord de Toulon, Cuers (sans gare) contournant le massif de l'Estérel en direction de Nice, en tunnel et desservant Cannes et Nice. Selon lui, seule une desserte cadencée au quart d'heure permettra aux habitants de Cagnes-sur-Mer de bénéficier du TGV. Il considère que la troisième voie est indispensable pour fluidifier le trafic et se dit favorable à une étude technique chiffrée sur l'enfouissement de la voie ferrée.

Daniel LAFOSSE (ABCV) est favorable à un enfouissement de la LGV et suggère une participation financière des habitants, par le biais d'une majoration de la taxe d'habitation ou de la taxe professionnelle.

Olivier KLEIN indique que le financement d'un milliard sur 30 ans, réparti sur l'ensemble des habitants de la région, représenterait 15 euros par habitant et par an.

Monsieur VERBECKE (STLV) fait part de son opposition à la réalisation de la troisième voie. Il souhaite des TER à un prix raisonnable et un TGV pour les liaisons nationales.

Maryse ARCHAMBAULT précise que l'organisation des TER dépend du Conseil Régional. Toutefois, l'un des intérêts du projet étant précisément le développement des TER, des tarifs attractifs seront proposés.

Bernard GYSSELS rappelle que RFF se doit de prendre en compte la faisabilité du projet, tant sur le plan technique que financier. Il 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 et générateur de financements propres.

Louis NEGRE indique que plusieurs mesures visant à mettre en place des tarifs attractifs sont d'ores et déjà prévues avec le Conseil Régional: un billet combiné TER-bus, un pass jeunes de 10 euros par mois pour le bus. La première mesure sera présentée au Syndicat mixte rassemblant l'ensemble des autorités de transports, qui est le deuxième syndicat loi SRU en France ; la deuxième sera soumise à la CANCA dans 8 jours.

Yvan SARFATI (Association des 7 communes) considère que la question de l'opportunité de réalisation de la LGV PACA ne soulève aucune opposition. Ce sont les questions de tracés et d'implantation des gares qui font débat. Aussi, le thème du débat public est mal défini. Par ailleurs,

Yvan SARFATI fait part de son incompréhension quant au développement d'une offre TER, cadencée toutes les 10 minutes, grâce à la réalisation de la LGV.

Olivier KLEIN admet que l'opportunité du projet est admise dans le département, ce qui n'est pas le cas dans le Var par exemple.

Bernard GYSSELS rappelle l'insuffisance actuelle de l'offre TER et sa nécessité de développement, que seule la réalisation de la troisième voie pourra satisfaire.

Michel CROC propose de présenter les modalités d'exploitation de la troisième voie, ce que le public refuse. Olivier KLEIN rappelle que toutes les études sont consultables sur le site du débat public.

Maurice GILLARD (FASEE) considère que la volonté de faire de la Côte d'Azur un véritable pôle d'attraction exige l'inscription de la réalisation de la LGV PACA dans un plan de cohésion pour un maillage efficace. Il invite RFF à prendre connaissance de la solution proposée par Cofiroute, qui avait proposé un enfouissement de 4 voies entre Antibes et Nice pour 3 milliards francs. Quant au financement, il faut disposer des moyens nécessaires à l'ambition du projet et envisager l'hypothèse d'un emprunt international. Il demande par ailleurs à Louis NEGRE la réalisation d'une étude globale sur les transports.

Louis NEGRE rappelle sa proposition d'une expertise effectuée par l'ADAM et la création d'un syndicat mixte regroupant l'ensemble des autorités en matière de transport.