

<p>Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Grasse le 18 mai 2005</p>

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes **2**

Olivier KLEIN et Didier COROT

Membres de la CPDP

Présentation du projet par RFF **5**

Prise en compte du contexte environnemental dans votre région **13**

Isabelle RAULT

Cabinet HANROT & RAULT

Questions du public et interpellateurs **15**

Interpellateurs :

Jean-Pierre LELEUX, maire de Grasse

Yves PENCHENAT, maire adjoint de Grasse

Christiane VIALATTE, Association de Défense des sites du pays vençois

Catherine ALINAT, Association des 7 communes contre le projet d'A8bis

Monsieur Jacques PAIN, Club des entrepreneurs

Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Olivier KLEIN et Didier COROT
Membres de la CPDP

Olivier KLEIN (CPDP)

Bonjour, je suis Olivier Klein, membre de la CPDP. Je vais animer cette soirée. Je suis accompagné de Didier Corot, qui est également membre de la CPDP. Je vais vous présenter le programme de ce soir. D'abord, nous allons expliquer, comme dans toute réunion de proximité, ce qu'est un débat public et nous allons faire un point sur l'état d'avancement du débat pendant 20 minutes. Ensuite, RFF va présenter le projet de LGV dans la région PACA. Puis, le cabinet Hanrot & Rault présentera une étude qui a été commandée en cours de débat par la Commission particulière sur les enjeux environnementaux et les séquences paysagères concernées par les trois scénarios étudiés par RFF. Enfin, nous alternerons des prises de parole de la salle et des prises de parole des interpellateurs. Plusieurs interpellateurs sont présents : Monsieur Jean-Pierre Leleux, le maire de Grasse, avec son adjoint, Monsieur Penchenat, Madame Christiane Vialatte, Madame Alinat et Monsieur Jacques Pain, qui représentent différentes sensibilités associatives.

Je vais passer très rapidement à la présentation du débat public. Le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une autorité administrative indépendante. Elle a été créée par la loi dite de démocratie de proximité du 27 février 2002 pour veiller au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle a nommé une CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public à propos du projet LGV PACA. Cette commission est composée d'un président, Philippe Marzolf, et de quatre membres. Nous sommes engagés à travers un code de déontologie d'indépendance et de stricte neutralité. Nous sommes là pour faciliter le débat et pour en être la mémoire. Ce sont des choses que nous avons dites et répétées : je pense que la plupart d'entre vous en sont déjà informés.

Les objectifs du débat public sont la diffusion d'une information complète et transparente sur le projet, une participation active et un dialogue constructif pour éclairer la décision du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet qui est soumis au débat.

Les principes qui nous guident sont la transparence (toutes les informations qui nous parviennent sont mises à la disposition de l'ensemble du public), l'équivalence (toute personne concernée par le projet peut s'exprimer : vous citoyens, les partenaires et les élus) et l'argumentation (toute position, pour ou contre, doit être argumentée).

Les suites du débat public. La date de la fin du débat a été repoussée au 8 juillet. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés respectivement par le président de la CPDP et par le président de la CNDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Les documents d'information mis à disposition : le dossier du débat, la présentation du débat à travers le Journal du débat, le dossier de maître d'ouvrage, les cahiers d'acteurs, qui sont diffusés avec la même intensité que les documents du maître d'ouvrage et qui sont rédigés par différents

acteurs parties prenantes du projet. Le premier Journal du débat a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires. Le journal n°2 est diffusé depuis quelque temps. On en est maintenant au Journal n°3 qui est chez l'éditeur.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice, où vous avez une personne qui peut vous recevoir et vous donner les documents en version papier.

Un site Internet qui donne l'accès à l'ensemble des documents, un système questions-réponses (toutes les questions posées donnent lieu à une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage), un numéro vert, un système de carte T, que les gens peuvent utiliser pour demander des informations, poser une question (nous en avons reçu 6 434), une diffusion de courriels, des opérations spécifiques en direction des salariés, en direction des scolaires et en direction de la presse.

Un petit bilan à mi-parcours des débats engagés le 21 février. Plus de 3 500 personnes ont assisté à l'une ou l'autre des réunions publiques organisées jusqu'à présent : 3 réunions générales de lancement, des auditions publiques, des réunions thématiques, deux ateliers pédagogiques (l'un sur le financement et l'autre sur les solutions alternatives), 17 réunions de proximité avec des assistances très variées. Hier par exemple, à La Roquebrussanne, il y avait 216 personnes. Et puis, on clôturera le débat public par 3 réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Je laisse la parole à Didier Corot pour faire un bilan de l'état d'avancement de ce que nous avons entendu du débat.

Didier COROT (CPDP)

Quel est l'état d'avancement du débat à ce jour ? La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier un projet d'infrastructure. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et le maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles et espaces naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. Critique sur les gares nouvelles : quel est le projet urbain qui accompagne ce projet de gare ? Quelles sont les possibilités d'accès ? Quelle desserte ? Quel est le gain de temps réel ?

Les gares de centre-ville sont-elles plus efficaces ou, au contraire, le TGV mérite-t-il la construction de gares excentrées, qui bénéficient d'une rapidité de desserte plus élevée ? Les « gares betteraves » selon les termes consacrés sont fortement remises en cause. La demande est forte pour une priorité donnée aux dessertes locales. 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 voyageurs/marchandises.

Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, l'expression d'un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, une demande de passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais aussi des inquiétudes dans la vallée de l'Huveaune, entre Marseille et Aubagne (Gémenos, le bassin de Cuges...).

Dans le Var, une émergence et une structuration d'une opposition de principe à la LGV dans le Centre Var pour préserver la qualité de vie, en limitant l'urbanisation et la pression foncière, une très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, une contestation assez forte de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre ville), une demande de maintien de la desserte de Toulon Centre, une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne) pour le développement des TER.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité est soulignée 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 direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Voilà les principaux éléments que nous retenus jusqu'à présent.

Suite à une demande de la CPDP, la CNDP a commandé une expertise indépendante, qui portera sur les études de RFF concernant les possibilités d'amélioration de la ligne existante Marseille-Vintimille en termes de capacité et de gain de temps. Suite à cette demande, le débat public est prolongé jusqu'au 8 juillet.

Olivier KLEIN (CPDP)

Avant de passer la parole à RFF, avez-vous des questions sur ce bilan ?

De la salle

Qu'est-ce que RFF ?

Olivier KLEIN (CPDP)

C'est le Réseau Ferré de France. Je pense que cela va être expliqué.

Le représentant de la CCI Nice Côte d'Azur

Au nom de la chambre de commerce de Nice Côte d'Azur, je voudrais vous remettre ici 1 300 signatures en faveur de la LGV. Je me permets de rappeler que les entreprises représenteront 80 % des utilisateurs des LGV. A ce titre, nous souhaiterions que les demandes formulées par la CCI soutenue par ces pétitions soient prises en compte :

- L'amélioration des connexions de notre département avec les autres régions françaises et les autres régions européennes ;
- Un temps de trajet Paris-Nice de 3 h 30 au maximum ; on sait qu'au-delà de 3 h 30, la ligne sera moins utilisée ;
- Une connexion directe entre la LGV et les autres moyens de transport, en particulier à la gare multimodale de St Augustin ;

- Une insertion exemplaire dans l'environnement ;
- Un projet à l'échéance de 2015.

Les interpellateurs s'opposent à cette intervention dans le déroulement de la réunion.

Olivier KLEIN (CPDP)

Je vous remercie. Nous prendrons note de tous ces points comme de tous les autres. De toute façon, c'est moi qui suis juge de ce qui se fait ou pas. Nous allons reprendre le programme initial, avec la présentation du projet par RFF.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Bonjour. RFF ou Réseau Ferré de France est un établissement public, dont l'Etat est le principal responsable, qui est depuis 1997 propriétaire des voies ferrées. En 1997, il a été doté des voies ferrées et de la dette accumulée par la SNCF précédemment, qui s'élevait à 25 milliards d'euros. RFF est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires. En particulier, il a été maître d'ouvrage de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse avec le cofinancement de la région et du Conseil général. C'est à ce titre que RFF a demandé à la CNDP d'ouvrir un débat sur le projet de LGV PACA. C'est un projet qui a vu le jour sous l'égide du préfet de région, dans le cadre d'un comité d'orientation regroupant la région, les trois départements concernés et les grandes agglomérations dont Nice Côte d'Azur. Aujourd'hui, nous allons vous présenter une vingtaine de scénarios qui sont destinés à illustrer l'opportunité du projet. Aujourd'hui, nous allons débattre de l'opportunité et des modalités. Nous sommes là pour enrichir le projet.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Bonsoir. Aujourd'hui, Nice, 6^{ème} agglomération française souffre plus que jamais de son isolement ferroviaire. Il faut plus de 3 heures en train pour sortir des frontières régionales. A part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de 8 heures. La LGV permettra de rapprocher le Var et les Alpes-Maritimes du reste de la France et de l'Europe. La grande vitesse permettra aussi de se déplacer deux fois plus vite entre toutes les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 heures 20, de Marseille à Gênes en 6 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train en dépit des conditions de circulation routière qui se dégradent. Avec la LGV PACA, on gagnerait de 1 heure 30 à 2 heures sur le trajet Paris-Nice et tous les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne.

En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à 60 kilomètres/heure. On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera

tous les axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV PACA, c'est la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER omnibus et semi-directs, les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part, et à leurs vitesses différentes d'autre part.

Deux lignes, l'existante et la nouvelle, permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Comment réaliser la LGV PACA ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles : les scénarios à un axe, les scénarios à deux axes et les scénarios à trois axes.

- Les scénarios à un axe desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.
- Les scénarios à deux axes desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume.
- Les scénarios à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre Var.

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 qui suivent l'itinéraire du centre Var et qui passent par Marseille ou par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont les trois scénarios, représentés en vert sur cette carte, que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir.

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Je vais vous présenter ce que la SNCF en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet de RFF. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses :

- nous cherchons à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande partie de la population ;
- nous proposons une alternative à l'avion et à la route tout en préservant l'atout propre au TGV qui est de desservir les centres-villes.

Sur ces bases, nous envisageons une offre qui allie rapidité et proximité. Différentes missions pourraient être envisagées :

- 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 provenant de la région Ile-de-France desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de province (ou TGV province-province ou TGV de jonction). Ces TGV s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle parce qu'il faut les faire rouler le plus vite possible. Nous envisageons également des TGV sur l'arc méditerranéen, qui relierait l'Espagne et l'Italie, emprunteraient la ligne nouvelle et s'arrêteraient dans les gares de la ligne nouvelle uniquement.

Ce projet permet des gains significatifs de temps de parcours : environ 1 h 30 sur le trajet Paris-Nice, 1 h sur le trajet Paris-Cannes, 1 h sur le trajet Paris-Antibes et plus de 1 h 30 si l'on construit une gare nouvelle dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Grâce à ces gains de temps, environ 3 millions de voyageurs supplémentaires seront possibles, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Ce gain de trafic très important nous permet d'envisager une offre de fréquence TGV également très importante.

Aujourd'hui, Cannes est desservi par 11 allers et retours TGV par jour, dont 6 pour Paris et 5 pour la province. En projet, nous estimons que le gain de temps allié aux autres infrastructures nouvelles prévues d'ici 2020 peut permettre d'offrir jusqu'à 31 fréquences allers et retours chaque jour dont 11 fréquences pour Paris et 20 pour la province. Les 20 fréquences de TGV province sont prévues avec des arrêts à Est Var, Toulon et Marseille. Ils pourront donc servir également aux déplacements intra-régionaux.

Enfin, nous souhaitons articuler cette offre avec les TER du Conseil régional pour assurer un bon maillage ferroviaire.

La desserte que je viens de vous montrer s'appuie à la fois sur les gares actuelles et des gares nouvelles. Pour ce qui est des gares nouvelles, nous avons étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle : une gare au nord de Toulon, située aux environs de Cuers, et destinée à irriguer l'agglomération de Toulon, Hyères et son secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, dite Est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Pour ces 3 gares, nos études montrent qu'elles se justifient dans la mesure où elles permettent d'étendre les zones d'accessibilité au TGV. Dans le cadre du scénario de passage par le Nord de Marseille, nous avons examiné l'hypothèse d'une gare TGV nouvelle qui pourrait être située sur le site de Marseille Blancarde. Nous avons également analysé l'intérêt d'une deuxième gare à Nice sur le pôle multimodal de Nice St Augustin. Enfin, notre souhait est de continuer à desservir les gares de centre-ville. Ainsi, Cannes, Antibes continueraient à être desservies par le TGV. On aurait ainsi dans les Alpes-Maritimes jusqu'à 8 gares TGV.

Lise MERMILLOD (RFF)

Bonsoir, la grande vitesse, c'est des TGV sur la ligne nouvelle comme la SNCF vient de le montrer, mais c'est également la possibilité de mettre en place un nouveau service : des trains intercity à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains, qui pourraient circuler alternativement sur la LGV et sur la voie classique puisque les réseaux seront interconnectés en au moins deux points, cumuleraient les avantages de la desserte fine des centres-villes et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient

diminués de plus d'une heure. Entre Marseille et Antibes, on mettrait 1 h 05 de temps de parcours contre 2 heures 05 aujourd'hui. Entre Toulon centre et ouest Alpes-Maritimes, on mettrait 35 minutes au lieu de 2 heures aujourd'hui. Il s'agit d'une offre nouvelle qui a été mise en service avec beaucoup de succès dans la région Nord-Pas-de-Calais.

Avec la LGV PACA, ce serait aussi apporter la grande capacité à la région avec la possibilité de mettre en service trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV, des trains Grandes Lignes, de la ligne classique à la ligne nouvelle. L'ambition du Conseil régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour des grandes agglomérations dans toute la région. Cela veut dire pour Cannes des trains toutes les 10 minutes vers Nice et vers l'Italie et des trains toutes les 15 minutes entre Cannes et Grasse. C'est aussi, sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandises à destination locale. La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut donc rendre le train nettement plus attractif et redonner à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations.

Pour les TER, on va faire un petit zoom sur ce que cela peut donner, déjà sur la ligne Cannes-Grasse qui vient d'être rouverte. Monsieur Sarracino de la SNCF est ici. Il pourra vous en parler tout à l'heure. C'est un franc succès. Il y a 4 trains par heure, mais l'offre est un peu discontinue. A l'horizon 2002, le Conseil régional prévoit de mettre en service une offre cadencée toutes les 15 minutes entre Grasse, Cannes et Nice.

En parallèle, il y aura la possibilité d'augmenter l'offre TER sur la ligne entre Cannes et Nice. Aujourd'hui, on a une desserte de 36 trains par jour par sens, ce qui représente en moyenne un train toutes les demi-heures. Ceci dit, sur certains horaires, deux trains partent à dix minutes d'intervalle et ensuite, il n'y a plus de train pendant deux heures. C'est une offre qui est non rythmée, discontinue et qui n'est pas forcément très attractive.

Il y aurait une première phase de développement avec la mise en place du contrat de plan : c'est ce que j'appelle la phase 1, avec la 3^{ème} voie entre Antibes et Cannes, qui permettrait de passer à 50 trains par jour, avec une offre qui serait rythmée toutes les 30 minutes aux heures de pointe. Dans la deuxième phase du contrat de plan, la 3^{ème} voie est poursuivie jusqu'à Nice, ce qui permettrait de proposer une offre cadencée au quart d'heure aux heures de pointe. Enfin, avec le dégagement de capacité, c'est une offre cadencée à 10 minutes, toute la journée jusqu'en Italie, que l'on pourra mettre en place.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV (une personne sur 3 prendrait le TGV entre l'Ile-de-France et les Alpes-Maritimes), environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER (une personne sur 10 prendrait le TER entre Antibes et Nice, une personne sur deux entre Monaco et Nice) et entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités (entre Monaco et Menton, 40 % des voyageurs prendraient le train). C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture. Rappelons simplement que le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la voiture et que 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 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Bonsoir. Je vais maintenant vous présenter les différentes possibilités de prolongement de la LGV dans les Alpes-Maritimes qui ont été étudiées.

Il y a un scénario de référence, un scénario central, qui construit la LGV jusqu'à la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice. C'est la flèche représentée en rouge sur cette carte. Quand on compare 20 scénarios qui traversent la région PACA de la Durance au littoral pour rejoindre les Alpes-Maritimes, les temps de parcours et les coûts que je vais vous annoncer sont pris pour référence pour l'un de ces scénarios qui est le scénario Nord Arbois – Nord Toulon, l'un des trois scénarios approfondis.

La première possibilité de prolongement de la LGV dans les Alpes-Maritimes consiste à construire la ligne nouvelle jusqu'à l'ouest de Cannes où elle serait raccordée à la ligne existante. Comme vous le savez, il y a au contrat de plan un projet de 3^{ème} voie entre Antibes et Nice. Quand cette 3^{ème} voie sera construite, le goulet d'étranglement de la capacité ferroviaire dans le département sera la section qui restera à deux voies entre Cannes et Antibes. A l'horizon de la LGV PACA, pour faire circuler plus de TER encore et plus de TGV, dans ce scénario, la capacité de la ligne entre Cannes et Antibes n'est pas suffisante et il faut construire un morceau de ligne nouvelle, que l'on imagine en souterrain en totalité, entre Cannes et Antibes pour avoir sur cette section 4 voies (2 voies en surface plus 2 voies nouvelles en souterrain). Ce scénario permet d'offrir un meilleur temps de parcours Nice-Paris en 3 h 50. L'ouvrage qu'il est nécessaire de créer pour shunter la section Cannes-Antibes démarrerait probablement dans le secteur de Cannes Bocca. Il serait donc nécessaire, pour desservir Cannes mais aussi Antibes et Grasse, de construire une gare nouvelle pour l'ouest du département. Ce scénario est évalué à 5,4 milliards d'euros.

Un deuxième scénario consisterait à prolonger la ligne nouvelle jusqu'à la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice. Ce scénario permet de résoudre le principal problème de capacité entre Cannes et Antibes. Il offre par ailleurs l'essentiel des temps de parcours à destination de Nice. Il permet d'offrir un meilleur temps de parcours Nice-Paris en 3 h 40, il présente un coût similaire au scénario précédent (5,350 millions d'euros). C'est le scénario central qui est aujourd'hui proposé.

Ceci étant, on peut envisager de construire la ligne nouvelle plus loin dans le département, d'aller jusqu'à la gare de Nice Thiers par exemple, ce qui améliore de 5 minutes le temps de parcours à destination de Nice centre. Il faut une gare nouvelle pour desservir l'ouest du département. En tout cas, cela nous semble opportun. Cette gare nouvelle, nous l'envisageons dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes et si possible, au croisement de la ligne Cannes-Grasse, pour permettre de se rendre en TER jusqu'au TGV. Cette solution, par rapport à la précédente, ne permettrait pas de desservir la gare de Nice St Augustin et, compte tenu du linéaire supplémentaire de ligne nouvelle à construire qui comporte beaucoup de tunnels, ce scénario est évalué à 6 milliards d'euros environ.

On peut également aller au-delà de Nice. On pourrait imaginer de se raccorder à la voie littorale entre Nice et Monaco, ce qui permettrait de continuer ensuite à desservir Monaco et Menton par la ligne existante et au-delà sur le réseau ferré italien. Dans ce scénario, il faut envisager une gare nouvelle pour desservir Nice, quelque part dans la vallée du Var. Le temps de parcours entre Paris et cette gare nouvelle serait inchangé (3 h 35) pour un coût qui, compte tenu du linéaire supplémentaire de ligne à construire, atteindrait un peu plus de 6,5 milliards d'euros.

Enfin, on peut envisager de traverser la totalité du département à grande vitesse pour aller jusqu'à la frontière italienne. On a toujours des gares nouvelles Ouest Alpes-Maritimes et une gare de

l'agglomération niçoise dans la vallée du Var. On gagne 20 minutes sur les trajets à destination de l'Italie, quand on fait par exemple Marseille-Gênes, mais il faut un milliard de plus que dans la solution précédente pour réaliser ce projet, qui pose le problème de la desserte de Monaco et de Menton. Au-delà de la possibilité de construire une gare nouvelle dans cette zone, c'est l'accessibilité à cette gare nouvelle depuis le bas de la corniche qui nous semble délicate.

Enfin, avec un projet de ligne nouvelle se raccordant à la voie littorale avant Nice, on peut aussi imaginer de construire un barreau de ligne nouvelle au-delà de Nice jusqu'à la frontière italienne. Ce sont 25 kms de ligne nouvelle à construire. Cela permet un gain de temps de 10 minutes. Cela coûte 1,7 milliard d'euros. Ajouté au coût du scénario jusqu'à la 3^{ème} voie (5,3 milliards d'euros), cela fait un projet à 7 milliards d'euros, avec toujours la question de la desserte de Menton et Monaco.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Les difficultés de relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des coûts observés pour la plupart des projets en France. Si la moyenne est de 15 millions d'euros/kilomètre, le coût pour la ligne LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros/kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires : selon les scénarios, entre 47 et 89 kms de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kms de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France.

Selon les variantes étudiées, à ce stade, le projet coûterait entre 5 et 7,5 milliards d'euros et entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les 3 scénarios approfondis.

Dans un contexte de rareté des fonds publics, nous devons donc chercher à définir un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût.

Olivier KLEIN (CPDP)

Merci pour cet appel à la raison. Je vous propose, pour ne pas enchaîner les exposés, de se donner un petit temps de débat avant l'exposé du cabinet Hanrolt et Rault.

Nous allons commencer par notre premier interpellateur, Monsieur Leleux, maire de Grasse.

Jean-Pierre LELEUX, Maire de Grasse

Ce projet de LGV répond à un objectif de désenclavement ferroviaire de la Côte d'Azur. Le projet n'a été envisagé que par le prolongement des dessertes actuelles Paris-Marseille qui transitent toutes par la vallée du Rhône. En préambule, peut-être peut-on regretter que les solutions alternatives à ce trajet n'aient pas été proposées à l'étude, notamment pour désenclaver le département des Alpes-de-Haute-Provence. Toutefois, cette position s'explique sans doute par la nécessaire inscription du projet LGV PACA dans un contexte de liaison sur l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes. Ce projet constitue un mode de déplacement performant et adapté au service des habitants, des entreprises et des touristes. Pour ma part, il représente un enjeu majeur le développement du département des Alpes-Maritimes. Le débat porte actuellement sur l'opportunité

et les grands principes du projet et non sur le tracé. A ce titre, et en ma double qualité de maire de Grasse et de président de la communauté d'agglomération Côte d'Azur Provence, je soutiens le projet LGV PACA et affirme la nécessité de sa réalisation. A ce stade, des éléments doivent être apportés pour conforter la poursuite de l'étude en cours. Ils concernent quelques points que je voudrais évoquer et que j'ai soumis au bureau de la communauté d'agglomération.

Premièrement, le temps de parcours Paris-Nice ne devrait pas excéder 3 heures 40 pour que la LGV puisse offrir une véritable alternative à l'avion et permettre à l'aéroport de Nice de se réorienter sur les dessertes internationales.

Deuxièmement, le projet devra prévoir deux gares d'arrivée directe, Nice Saint-Augustin et Cannes centre. La desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes s'effectuera par les connexions à partir de Cannes centre.

Troisièmement, la réalisation du projet devra s'accompagner du développement du réseau TER, pour répondre aux attentes des habitants et notamment des actifs. Le dégagement de la voie littorale devrait permettre le renforcement des TER.

Quatrièmement, le projet devra intégrer la problématique du transport de marchandises. Le projet LGV devra être étudié pour apporter une solution alternative à la route pour le transport de marchandises, pour alléger le trafic routier. A l'heure actuelle, le projet ne prévoit pas de ligne mixte, mais il est important que cette possibilité soit préservée pour l'avenir.

Cinquièmement, la mise en service de la ligne devrait être assurée à l'horizon de 2015.

Enfin, l'insertion dans l'environnement devra être exemplaire, afin de préserver les habitations. Le territoire concerné par les faisceaux est déjà très urbanisé. L'enfouissement de la ligne devra être prévu dès que la préservation des sites et des habitations le nécessitera.

Il est essentiel, dans ce débat, que les élus des Alpes-Maritimes soient solidaires pour porter le projet afin que la ligne desserve les Alpes-Maritimes et ne s'arrête pas dans le Var.

Je précise pour conclure qu'une motion dans le sens des points que j'ai indiqués sera proposée vendredi prochain au conseil municipal de Grasse. Merci.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Sur l'ensemble des scénarios présentés par Alain Truphémus, il existe un scénario qui s'arrête à Cannes. Tout à l'heure, nous avons précisé que, dans ce scénario, il fallait absolument réaliser un tunnel complémentaire pour éviter le goulet d'étranglement Cannes-Antibes. Autre point également évoqué, le positionnement d'une gare nouvelle. Nous avons envisagé dans le cadre du comité d'orientation un positionnement dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes, mais aucune décision n'est prise à ce sujet.

Michel CROC

Quel est le premier scénario que vous évoquez qui évite la vallée du Rhône et qui dessert les Alpes-de-Haute-Provence ?

Jean-Pierre LELEUX

Je ne suis ni géographe ni topographe, mais intuitivement il me semble que tout se regroupe dans la vallée du Rhône : les routes, les trains, les voitures, le trafic. Je me demandais s'il n'y avait pas une possibilité, en termes d'aménagement du territoire, de désenclaver ces départements qui sont difficilement accessibles aujourd'hui pour désenclaver les Alpes-Maritimes. Si l'objectif est de désenclaver les Alpes-Maritimes par rapport à Paris, il n'est pas obligatoire de passer par Marseille.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Les scénarios à trois axes sont effectivement les scénarios les plus directs pour relier Paris à la Côte d'Azur.

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Vous avez évoqué la concurrence du projet par rapport à l'aérien. Aujourd'hui, notre part de marché sur Paris-Nice est de 28 %. Elle passerait, à l'horizon du projet, à 50 %. Sur les 3 millions de voyageurs de la LGV PACA, un million de voyageurs seraient reportés de l'aérien sur le ferroviaire. Le développement du transport ferroviaire permettra effectivement à l'aéroport de Nice Côte d'Azur de se tourner vers l'international.

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous allons donner la parole à la salle. Je propose de ne pas tirer les questions au sort, puisqu'elles ne sont pas très nombreuses, mais de les prendre les unes après les autres. Nous avons deux questions sur le positionnement des gares : Jean-Paul Ménard et Henriette Hannouz.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréens

Je voudrais vous féliciter pour la qualité du débat et du dialogue. Je retrouve un peu l'ambiance que j'ai ressentie lors du précédent débat public sur la ligne Boute-Carros.

Je suis favorable au principe du projet et à la démarche de la CCI, avec toutefois une réserve sur le temps de parcours. Monsieur le maire de Grasse souhaite un temps de parcours limité à 3 h 40. J'émet une réserve parce que les TGV, lorsqu'ils arriveront dans le département des Alpes-Maritimes devront certainement rouler à une vitesse inférieure. En effet, pour pouvoir rouler très vite, il faudrait construire des tunnels à grand gabarit, ce qui coûterait beaucoup trop cher. Il faudra donc limiter le gabarit des tunnels dans la traversée des Alpes-Maritimes.

Quant à l'implantation d'une gare à Mouans-Sartoux, je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il n'y a pas de place pour l'implantation d'une telle gare en raison de la présence de la forêt de Mouans-Sartoux qui doit être absolument préservée.

Se pose aussi le problème de la déchetterie de Grasse pour les usagers. Malheureusement, la ville de Grasse ne pourra pas être desservie directement par le TGV. Il faudra donc organiser la desserte de Grasse, de telle manière que la rupture de charge entre les TGV et les TER soit la plus rapide

possible. Je voudrais préciser que l'on peut augmenter la cadence de desserte des TER, car il y a possibilité ultérieurement de doubler la ligne Cannes-Grasse.

Henriette HANNOUZ, Mouans-Sartoux

Mon inquiétude, c'est de voir une gare TGV à Mouans-Sartoux. Si on a choisi Mouans-Sartoux, c'est pour des raisons de calme et de convivialité. Une gare TGV qui viendrait couper la voie TER, cela ferait une belle incommunicabilité ! Ceci dit, je souhaite me renseigner quand même. J'aimerais savoir en particulier quelle est la longueur d'une gare TGV et si la traversée éventuelle de Mouans-Sartoux serait prévue en surface ou en souterrain. Je vous remercie.

Alain TRUPHEMUS

Je voudrais vous rassurer. Il n'est pas envisagé de faire une gare à Mouans-Sartoux. Les études qui ont été menées à ce stade ont confirmé que, dans l'hypothèse où la ligne serait prolongée jusqu'à la troisième voie entre Antibes et Nice, il restera peu de TGV sur la gare existante Cannes – Antibes et il apparaît donc opportun d'offrir aux habitants de l'ouest du département un arrêt dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes pour que ces habitants n'aient pas à aller systématiquement jusqu'à Nice. Après, le triangle Cannes-Grasse-Antibes, il est grand. La préconisation de construire la gare TGV à l'interconnexion de la ligne Cannes-Grasse est une volonté d'affirmer qu'il faut une accessibilité par des TER à toutes les gares TGV.

Sur la 2^{ème} partie de la question, une gare TGV a une longueur de 2 kms. Dans les Alpes-Maritimes, il est bien évident que, compte tenu de l'urbanisation et du relief, il y aura de nombreuses sections en tunnel. On pense qu'il faudra au moins 75 % de tunnels dans les Alpes-Maritimes. Il n'est pas question d'avoir une LGV à l'air libre dans les secteurs très urbanisés.

Olivier KLEIN (CPDP)

Je vous propose de donner la parole à Isabelle Rault pour présenter les résultats de son étude sur le contexte environnemental.

Prise en compte du contexte environnemental **dans votre région**

Isabelle RAULT
Cabinet HANROT & RAULT

Nous allons vous présenter un extrait de l'étude que nous avons réalisée sur la synthèse des enjeux en termes de territoires, de paysages et d'environnement de la LGV PACA. Cette étude a été réalisée à partir des documents fournis par RFF, de rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération, de visites de terrain et de visites en hélicoptère. Elle porte sur les 3 scénarios approfondis.

Parler de la traversée de la LGV PACA dans la région, c'est parler de l'arc méditerranéen et de la qualité de ce territoire : qualité du cadre de vie, équilibre des unités urbaines, agricoles, paysagères... Ces unités construisent l'identité territoriale de la région. Nous en avons déterminé trois : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles.

Le développement de l'entre-deux met en danger les unités agricoles et les unités naturelles. Très souvent, on perd les caractéristiques du site et les caractéristiques du paysage.

La pression urbaine est très forte, au détriment des unités agricoles et des unités naturelles. On a même des installations sur des sommets de collines, dans des endroits improbables à l'origine. Cette expansion urbaine est très forte aussi sur l'aire toulonnaise, entre 1947 et 1999. Les poches agricoles et naturelles se réduisent progressivement sous l'effet de la poussée urbaine. Cette pression existe sur l'ensemble de la région. Les différentes collectivités territoriales que nous avons rencontrées en ont conscience et, par la mise en œuvre des nouveaux outils d'urbanisme, cherchent à protéger ces unités agricoles et naturelles. Elles sont protégées aussi par l'Etat au travers de différents dispositifs : les PIG, les sites classés, les parcs naturels.

Comment ce territoire est traversé par la LGV ? Les couloirs traversent ces différentes unités. On voit par exemple la plaine de la Siagne, une petite unité agricole qui a son caractère. L'impact des unités urbaines est très fort et, conjugué avec l'impact d'un tracé TGV, l'enjeu est encore plus fort. Il faudra donc conjuguer les efforts et prendre des précautions pour préserver l'identité du territoire.

Je vais vous présenter les deux séquences qui nous intéressent particulièrement ici : la vallée de la Siagne et les collines de Grasse.

Nous avons découpé le territoire de manière géographique, à la différence des études précédentes.

La vallée de la Siagne est la dernière plaine agricole vers l'est, avec la Siagne qui est un fleuve d'importance. Nous avons spatialisé les enjeux topographiques, les enjeux sur les unités agricoles, urbaines et naturelles. Lorsqu'on applique le couloir de RFF, on a des enjeux topographiques, des enjeux sur l'unité et une infrastructure qui existe déjà et qui sépare clairement l'urbanisation de la plaine agricole. Cette infrastructure a créé une coupure et a freiné l'urbanisation de cette plaine. Une première préconisation. Lorsqu'on a une infrastructure existante et que l'on en crée une nouvelle, si elles sont dissociées, on crée entre ces deux infrastructures un espace relativement inaccessible, difficile à gérer. Par contre, lorsqu'on jumelle les infrastructures, on concentre les nuisances d'une part et on capitalise les investissements pour protéger les riverains des nuisances d'autre part.

Sur cette plaine agricole, il y a des enjeux forts pour les zones inondables, il y a des enjeux qui ont été repérés pour leur qualité écologique et paysagère, notamment sur les collines, il y a des forêts domaniales importantes. Tous ces enjeux sont à prendre en compte pour la définition du tracé. Il y a aussi des enjeux topographiques. Il va falloir franchir ces espaces. Traditionnellement, les ingénieurs se plaisent à proposer un système de remblai/déblai, ce qui provoque des ruptures sur les crêtes et dans les vallons. Par contre, lorsqu'on passe avec des ouvrages, on a une transparence visuelle et une transparence écologique.

Autre point, on traverse des zones habitées. Il existe des dispositifs de protection particuliers pour les habitations qui sont en général implantées sur l'adret pour profiter du soleil et de l'exposition maximale. La première solution consiste à implanter la LGV sur l'ubac, en profitant du relief pour protéger les habitations. Si ce n'est pas possible, on a une infrastructure implantée en déblai. On

peut aussi passer en tranchée plus ou moins couverte et avoir des aménagements soignés tout autour.

L'enjeu sera l'implantation de la gare dans cette séquence.

Sur les collines de Grasse, la séquence est très urbanisée avec quelques poches de nature (forêt domaniale). Les collines sont fendues par le réseau hydraulique. On a aussi sur ce secteur des enjeux forts souterrains, tant géologiques qu'hydrauliques. On repère des zones inondables importantes, un chapelet de sites classés et des zones ZNIEFF et Natura 2000, notamment sur les gorges de la Loup.

L'implantation de la gare sera d'importance. Il faudra prévoir des jumelages d'infrastructures, des protections des habitations, des ouvrages puisque la topographie est mouvementée. La gare sera implantée dans un secteur qui est relativement urbanisé, mais dont les enjeux sont assez forts. Un projet de territoire est à concevoir autour de cette gare puisque le tracé, dans la vallée de la Siagne, sera déterminé en fonction de l'implantation de cette gare. A l'occasion de cette gare, sera créée une centralité urbaine : il faudra donc travailler sur ces enjeux.

En synthèse, toutes les séquences que nous avons étudiées se caractérisent par des enjeux forts, des protections à prévoir et des projets à conjuguer entre RFF et les collectivités territoriales. Je vous remercie.

Olivier KLEIN (CPDP)

Je vous rappelle que cette étude est disponible en ligne sur le site de la Commission. Sans transition, je donne la parole à Madame Vialatte, pour une intervention de 7 minutes.

Questions du public et interpellateurs

Christiane VIALATTE (Association de Défense des sites du pays vençois)

L'ADSPV, actuellement membre du comité de pilotage pour l'élaboration d'une charte pour l'environnement et le développement durable à la CASA, a souhaité s'exprimer sur le projet de LGV. Le futur TGV doit avoir sa propre voie. Il ne devra pas suivre le littoral méditerranéen entre Cannes et Nice, mais un tracé le plus direct possible entre la branche Cannes-Nice, passant au nord de Cannes et avec une gare soit à Mouans-Sartoux avec une liaison directe pour Sophia-Antipolis toute proche, soit à Nice Lingostière St Isidore, soit à Nice St Roch, avec des aires de parking à proximité, ces parkings ayant des tarifs attractifs pour dissuader les habitants d'utiliser leur voiture.

Pourquoi le maximum de portion enterrée ? Car l'environnement doit être préservé. Nous rappelons ici que les riverains ont des droits. Les riverains doivent être préservés du bruit, des vibrations, des nuisances visuelles. Par-dessus tout, nous disons : stop aux expropriations, nécessaires à la réalisation d'une 3^{ème} voie ferrée que l'on nous présente comme le corollaire à la création de la LGV. Les personnes âgées qui vivent à Cannes et autour de Cannes seraient dépossédées de leurs biens ou verraient la valeur de leur propriété réduite à zéro.

Je vais vous montrer la traversée de Cagnes-sur-Mer par l'autoroute 2 x 4 voies et les 2 voies ferrées existantes. La ligne LGV ne devra pas emprunter le tracé littoral méditerranéen pour ne pas

être détruite à terme par l'érosion maritime, et cela entre Antibes et Villeneuve-Loubet. Des spécialistes d'Ifremer, des ingénieurs en travaux publics et des professeurs ont donné leur avis, ont exprimé leurs inquiétudes sur un phénomène général dont on ne connaît pas les raisons précises, même si on a des présomptions. Quant aux remèdes, ils ne sont pas à l'ordre du jour.

Je vais vous montrer la RN 98 par vent d'est : la RN est sous les vagues et les galets ! A côté, ce sont les caténaires. Nous souhaitons que les nouvelles gares multimodales soient installées dans des sites sûrs. Pour cette raison, nous ne sommes pas favorables au site de Nice St Augustin.

Je vais vous montrer des photos des crues du Var en 94. Il y a également eu une crue en 1976. Ces nouvelles gares pourraient être enterrées comme celle de San Remo ou de Rome. La nouvelle gare de San Remo pénètre dans la montagne grâce à deux petits tunnels de 100 mètres chacun et la gare intérieure est comme celle de Monaco.

Ce tracé devra se poursuivre vers l'Italie, même si la SNCF n'est pas d'accord, avec l'appui des subventions européennes si possible. Le tracé de la ligne LGV PACA en Côte d'Azur, qui est l'une des causes principales de divergences, pourrait être réétudié et re-chiffré par un cabinet indépendant.

En conclusion, les associations sont en permanence sur le terrain et connaissent mieux que quiconque les desiderata et les besoins des habitants de cette région. Nous assistons à toutes les réunions du débat public. Il est très décevant de constater que RFF limite ses réponses aux seuls arguments financiers sans prendre en compte les suggestions des habitants entre Antibes et Nice. Messieurs, n'oubliez pas que les financements locaux, régionaux, nationaux proviennent des impôts. Nous ne sommes pas sous tutelle. Il s'agit de notre argent. Par conséquent, la future liaison France-Italie par cette nouvelle ligne TGV mérite mieux que ce qui nous est proposé actuellement dans notre secteur.

Le TGV est un champion ; il faut lui donner l'espace nécessaire pour qu'il puisse exprimer tout son talent, même si RFF doit le faire passer en souterrain dans les Alpes-Maritimes pour protéger populations et paysages.

Olivier KLEIN (CPDP)

Merci. Monsieur Jean Simon, vous avez la parole.

Jean SIMON (Marina Unit)

Nous sommes pour l'amélioration du transport ferroviaire, mais nous souhaitons que soit prise en compte la qualité de vie des régions traversées. Ce problème semble toujours secondaire à cause du coût. La dame qui a fait l'exposé sur l'environnement a oublié de dire que les marinas étaient classées patrimoine mondial de l'humanité. Le 14 mai 2005, Monsieur Barrot, commissaire européen aux transports, a expliqué sur BFM sa résolution sur le transport. Il insistait en tant que commissaire européen sur la nécessité d'avoir des transports efficaces, intégrant l'urbanité et sans nuisances. Quelles sont ces particularités qui permettent à RFF de ne pas se soumettre aux directives européennes contre les nuisances sonores lors de la création de la 3^{ème} voie de la LGV en n'envisageant pas un enfouissement total des voies ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

RFF se soumet à la réglementation européenne en matière de bruit.

Jean SIMON (Marina Unit)

Quelle crédibilité peut-on vous accorder, alors que la création du mur antibruit à la traversée de Cagnes n'est toujours pas terminée ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Par rapport au projet de 3^{ème} voie entre Antibes et Nice, vous savez qu'il y a un programme important (26 millions d'euros) pour l'insertion paysagère et pour les protections antibruit. Ces protections seront réalisées dès que nous aurons effectué les additions grossières.

Jean SIMON (Marina Unit)

Vous n'avez pas répondu à la question sur les travaux prévus il y a 15 ans.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Il serait trop facile de dire que RFF n'était pas là il y a 15 ans. Vous savez qu'une démarche « points noirs bruit » est engagée avec la Direction départementale de l'équipement. Un certain nombre de sites ont été identifiés. Qu'en est-il aujourd'hui ? C'est un programme qui se met en place. Dans le cadre de la 3^{ème} voie, les points noirs bruit ont été aussi pris en compte dans l'élaboration et la mise en place des dispositions antibruit.

Olivier KLEIN (CPDP)

Y a-t-il, dans le cadre d'un projet de TGV, des financements spécifiques pour les aménagements environnementaux sur les lignes directement adjacentes ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Effectivement. Déjà, pour ce qui concerne la LGV, des simulations phoniques sont effectuées pour prévoir ou pas des écrans anti-bruit. Quand on va arriver sur la ligne classique, de la même manière, il va bien falloir prendre en compte le nombre de circulations, pour voir s'il est nécessaire ou pas de compléter les écrans anti-bruit prévus initialement.

Olivier KLEIN (CPDP)

Dans le cadre du projet.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Oui, dans le cadre du projet. Si les TGV sont amenés à emprunter les voies classiques, il y a à nouveau des simulations phoniques.

Monsieur MURON

Le bruit que vous étudiez correspond à une moyenne. Quand une mobylette passe dans Paris, la moitié de la population parisienne est réveillée. Au niveau de la 3^{ème} voie, il y aura un train toutes les 4 minutes dans la région. Or rien n'est prévu dans la région de Villeneuve-Loubet et Nice. Les habitants de ces villes sont-ils différents de ceux de Paris ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Je pense qu'il n'y a pas de différences. A partir du moment où un certain nombre de circulations sont prévues, des simulations phoniques sont effectuées et des protections acoustiques sont mises en place en fonction de l'application des normes en vigueur.

Olivier KLEIN (CPDP)

Il y a de vraies polémiques sur le calcul des normes.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Cela ne dépend pas du maître d'ouvrage. Les normes sont calculées sur une moyenne, alors que le riverain attire l'attention sur le bruit ressenti au passage du train.

Olivier KLEIN (CPDP)

La question suivante est posée par Ivan Sarcam, de l'association des 7 communes.

Ivan SARCAM, Association des 7 communes contre le projet d'A8 bis

Première question, on demande que le TGV relie Paris à Nice en 3 heures 35. Si le TGV reliait Paris à Nice en 3 heures 50, quelle serait la perte économique ?

Deuxième question, nous savons tous qu'il est impossible de faire la troisième voie entre Cannes et Antibes. Pourquoi ? Est-ce à cause de villa du roi d'Arabie ?

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Pour répondre à la première question, le trajet en 3 heures 50 ferait perdre 300 000 voyages par rapport par rapport au gain de 3 millions de voyages par an si le trajet est en 3 heures 40. Cela

représente une perte de 10 %. Voilà ce que donne notre étude aujourd'hui. Le modèle que nous avons utilisé s'appuie sur notre expérience en matière de lignes TGV.

Lise MERMILLOD (RFF)

Nous faisons systématiquement des calculs de rentabilité socio-économique pour chaque projet, qui mettent en balance les coûts d'un côté (les investissements) et les gains de l'autre (les gains de temps de parcours, les économies de pollution...). Nous faisons un calcul qui est normé par des circulaires officielles qui s'appliquent aussi bien à la route qu'au ferroviaire. Sur le projet de LGV PACA, il s'avère que les scénarios approfondis à deux axes qui génèrent les meilleurs gains de trafic sont ceux qui ont la meilleure rentabilité socioéconomique. Il faut savoir aussi que 80 % des avantages du projet sont liés au gain de trafic sur la longue distance. Cela veut dire qu'une perte trop forte de trafic de longue distance impacte la rentabilité du projet.

Ivan SARCAM, Association des 7 communes contre le projet d'A8bis

Comment calculez-vous le nombre de voyageurs en plus ou en moins ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Dans le cadre de la LGV PACA, nous avons mené trois études pour calculer ce nombre de voyageurs. Ces études se basent sur des connaissances de la SNCF et des experts en trafic qui créent des modèles informatiques de prévision de trafic. Ils rentrent les données actuelles de trafic entre l'Ile-de-France par exemple et les Alpes-Maritimes et calculent les projections en 2020 à partir de l'élasticité des voyageurs au gain de temps (10 minutes de trajet en moins fait gagner tant de voyageurs, 20 minutes de trajet en moins fait gagner tant de voyageurs etc.). Sur ce projet de LGV, on a mené trois études en parallèle pour asseoir notre connaissance des gains de trafics. Vous pourrez les consulter sur le site du débat public. Ces trois études ont donné des prévisions qui étaient proches dans une fourchette de 10 %.

Ivan SARCAM, Association des 7 communes contre le projet d'A8bis

Vous avez estimé que l'allongement du trajet de 10 minutes ferait perdre 10 % des voyageurs, mais vous ne pouvez pas le garantir. Si vous m'aviez dit que cela faisait perdre 30 %, j'aurais trouvé que c'est considérable.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Nous sommes sûrs que, plus le temps de parcours sera élevé, moins il y aura de monde et que, plus le temps de parcours sera performant, plus il y aura de monde.

Lise MERMILLOD (RFF)

Dernier élément, nous avons comparé les gains de trafic permis par la LGV Paris-Marseille aux gains de trafic qui seraient permis par la LGV PACA sur des temps de parcours équivalents. Nous sommes tombés sur les mêmes ordres de grandeur.

Brigitte GOURMENEL

Sur le TGV Méditerranée, vous avez fait quand même des prévisions.

Lise MERMILLOD (RFF)

On n'avait pas les mêmes connaissances quand on a fait les prévisions de trafic sur le TGV Paris-Marseille.

Brigitte GOURMENEL

C'est pourquoi vous prévoyez des possibilités d'extension à tous les alinéas.

Yves PENCHENAT, maire adjoint de Grasse

Le gain de temps, 5 minutes de plus ou de moins, ce n'est pas aujourd'hui la préoccupation primordiale. Que les associations se préoccupent de l'environnement, c'est très important, ce sera pris en compte d'une manière ou d'une autre. L'emplacement des gares... je pense que tout cela fera l'objet de la suite du débat. La question aujourd'hui est : veut-on vraiment désenclaver le sud de la France ? Il y a une politique de développement européen en matière de déplacement. Je pense que le projet de LGV PACA devrait s'inscrire dans ce cadre. Aujourd'hui, il faut absolument désenclaver le sud. Je crois que c'est l'objet du débat.

Olivier KLEIN (CPDP)

Est-ce que la présence de la villa du roi de je ne sais pas quel pays intervient dans la définition du projet ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

La question ne portait pas sur la LGV PACA, mais sur la troisième voie littorale entre Antibes et Nice. Il a été inscrit au contrat de plan d'importants travaux ferroviaires dans les Alpes-Maritimes, à la fois la réouverture de la ligne Cannes-Grasse et des aménagements de capacité sur la ligne littorale dans le but d'un train omnibus au quart d'heure entre Cannes et Nice. Les études préliminaires qui ont été menées pour définir le projet ont conclu à la nécessité de construire une 3^{ème} voie suffisamment longue pour permettre aux trains rapides de dépasser les trains lents. Les études préliminaires ont également montré qu'il était plus facile d'insérer cette 3^{ème} voie entre Antibes et Nice qu'entre Cannes et Antibes (moins de bâti à exproprier). Voilà.

De la salle

Faites-le en souterrain et il pourra passer partout !

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous passons la parole à un autre intervenant à la tribune : Catherine ALINAT, de l'association des 7 communes contre le projet d'A8bis

Catherine ALINAT (Association des 7 communes contre le projet d'A8bis)

Bonsoir, l'association des 7 communes a été créée en 1988. Depuis sa création, elle a participé à la plupart des débats sur l'ADT et en particulier au moment de la DTA. Notre participation à ce débat portera essentiellement sur le département des Alpes-Maritimes sans pour autant oublier les problèmes de départements voisins, le Var, les Bouches-du-Rhône, dont nous nous sentons entièrement solidaires. Si les populations de la Côte d'Azur sont si sensibles, c'est parce que notre territoire a déjà été largement envahi par un développement urbain excessif et bien souvent mal maîtrisé. C'est pourquoi aujourd'hui nous pensons que la population doit trouver dans ce projet des bénéfices réels et non des nuisances supplémentaires. L'association accueille favorablement tous les projets ferroviaires car ils représentent une alternative à la route. Elle s'est battue aux côtés des associations pour la réalisation des petites lignes du département et à cet égard la réouverture de la ligne Cannes-Grasse est pour nous un succès, une véritable satisfaction. Par principe donc, nous soutenons la LGV PACA. Je ne reviendrai pas sur les avantages énumérés. RFF fait très bien sa propre promotion. Nous, nous voulons attirer l'attention sur les écueils et les problèmes soulevés par ce projet. Vitesse et fréquence sont deux conditions pour que le TGV réussisse sa mission, souligne RFF dans ce dossier. Soit, mais ces conditions ne sont pas suffisantes. La performance technologique, aussi remarquable soit-elle, ne doit pas être sa propre fin. Elle doit être au service des hommes. C'est pourquoi l'intérêt des futurs usagers et celui des populations locales doivent coïncider, d'autant que ce projet est l'un des plus chers de ceux qui sont construits actuellement en France. Je voudrais rappeler les objectifs de la DTA, qui fixe les axes de développement pour le département au cours des 20 à 30 prochaines années. Tous les grands projets, dit-elle, doivent s'inscrire dans une perspective d'un aménagement cohérent et global. Bien entendu, la LGV ne doit pas échapper à cette règle. Dans cette logique, nous devons répondre à des questions. D'abord, quel type de développement démographique et urbanistique souhaitons-nous pour notre département ? quelles sont nos capacités d'accueil pour des populations nouvelles, pérennes ou saisonnières ? Dans quelle mesure le projet LGV s'inscrit-il dans la stratégie d'aménagement définie dans les PLU qui sont en train de se mettre en place et qui sont déjà en place dans certaines communes et dans les SCOT des communautés d'agglomération qui sont également à l'étude. En corollaire, d'autres questions apparaissent qui concernent les réserves foncières, qui deviennent rares et précieuses, le coût du logement – on sait l'influence de l'arrivée d'un TGV sur le coût du foncier, on en a beaucoup parlé dans la région d'Aix-Marseille -, les capacités d'assainissement et les capacités à traiter les déchets (elles sont loin d'être réglées), les réserves en eau potable et en énergie. Nous pensons que notre aptitude à répondre à ces questions doit déterminer la réponse à l'opportunité du projet et à ses caractéristiques.

Le problème le plus crucial est le tracé et les gares. Cela ne fait pas partie du débat, mais cela peut paraître un piège de l'éluder. Plusieurs scénarios proposés par RFF prévoient la création de gares nouvelles au prétexte que cela fera gagner du temps sur le trajet. Ce raisonnement ne nous paraît

pas acceptable. L'expérience prouve que les gares à l'extérieur des villes posent de nombreux problèmes d'accessibilité. En effet, dans ce cas, si le TGV peut afficher un certain gain de temps, il n'en est en général pas de même pour le voyageur qui perd ce bénéfice en rejoignant sa destination finale. Dans ce cas, la concurrence avec l'avion perd beaucoup de son intérêt. Nous estimons de manière résolue que les gares du TGV doivent correspondre aux gares existantes des centres-villes, en tout cas à celles de Cannes, d'Antibes et de Nice. Pour les tracés, qu'il soit envisagé, en ce qui concerne la traversée de l'Estérel, un tunnel suivi pour certains par un passage le plus direct possible vers Nice. Outre les gains de temps négligeables que représente cette conception, le surcoût estimé à plus d'un milliard d'euros paraît énorme et le saccage évident des territoires puisque la ligne ne pourra être souterraine de l'Estérel à Nice, ou alors elle atteindra des coûts prohibitifs. Monsieur Gyssels a parlé d'un projet raisonnable. Le TGV devra dans les Alpes-Maritimes, sur la plus grande partie de son trajet, rejoindre le réseau littoral SNCF existant, en ? de la 3^{ème} voie dont les travaux devront démarrer dans les plus brefs délais. Les ? sont si graves que nous pensons qu'elles méritent à elles seules un débat particulier. Par ailleurs, pour nous, il y a d'autres priorités importantes. C'est l'organisation de toute urgence d'un vrai réseau de transport collectif moderne et performant, permettant aux habitants de la Côte d'Azur de rejoindre leur domicile au quotidien le plus rapidement possible et également pour les futurs utilisateurs du TGV de pouvoir rejoindre leur destination finale. La mise en place de ce réseau de transport collectif moderne implique la modernisation de toutes les voies existantes, la réalisation et la mise en service de la 3^{ème} voie du littoral, la modernisation de la ligne des chemins de fer de Provence pour assurer la desserte de la vallée du Var, l'amélioration de la ligne vers Cuneo. L'efficacité de ce réseau local est bien sûr déterminante pour irriguer le tissu urbain et assurer la réussite de l'arrivée du TGV. Nous attendons donc sur tous ces projets le même volontarisme que sur les projets de LGV PACA.

Pour conclure, il y a deux volets dans ce dossier. Il est vrai que la LGV PACA s'intègre logiquement dans une réflexion de politique globale des transports. La dimension européenne du problème, en particulier la mise en place d'une liaison privilégiée le long de l'arc méditerranéen, est importante. Cependant, en ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes, nous devons imposer nos exigences. La richesse économique de notre département étant directement rattachée à la qualité de ses paysages et de son environnement, la protection des sites est prioritaire. Ainsi, une vision purement économiste du projet, qui ne viserait que sa propre rentabilité, est inacceptable et incompatible avec notre volonté de maintenir un développement raisonné et maîtrisé de notre territoire. L'argument du gain de temps, quelques minutes entre Cannes et Nice, ne justifie pas le passage d'une ligne nouvelle et les dégâts environnementaux qu'elle implique.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

L'insertion paysagère du projet est fondamentale pour RFF : je suis entièrement d'accord avec vous. La ligne passera à 75 % en tunnels, ce qui est déjà très important. Aujourd'hui, nous sommes au tout début du processus d'élaboration de ce projet.

Olivier KLEIN (CPDP)

Une autre question est posée, celle de la compatibilité du projet avec les outils juridiques existants (DTA, PLU...).

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

Nous avons travaillé depuis 18 mois en collaboration avec l'agence d'urbanisme du département des Alpes-Maritimes et la DDE, qui est dépositaire de la DTA. Nous avons donc vérifié en continu que le projet était en cohérence avec les documents d'urbanisme.

Catherine ALINAT (Association des 7 communes contre le projet d'A8bis)

Les plans locaux d'urbanisme et les SCOT sont en cours de construction.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

La construction se fait par étape. Au stade de définition où nous en sommes, le projet est cohérent avec la DTA et les PLU.

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous passons à la question suivante, la question numéro 5, qui a été posée par Monsieur Vejdovski, de l'association des 7 communes.

Michel VEJDOVSKY (Association des 7 communes contre le projet d'A8bis)

Pourrait-on projeter la carte qui présente la solution passant par Cannes ? J'ai l'impression que le coût du tunnel entre Cannes et Antibes a été rajouté à cette solution. C'est sur ce point que j'émet des réserves, parce qu'à l'heure actuelle, dans les Alpes-Maritimes, nous avons de gros problèmes de circulation et nous avons absolument besoin d'une desserte cadencée par TER entre Cannes et Menton. Par conséquent, la construction d'un tunnel entre Cannes et Antibes est indispensable à court terme et ne peut attendre la réalisation de la LGV PACA. Par conséquent, vous n'avez pas le droit, si je puis dire, de rajouter le coût des liaisons entre Cannes et Antibes à cette solution. Cela veut dire en clair que la solution littorale est beaucoup moins chère, un milliard d'euros moins chère, que la solution allant directement vers Nice. Actuellement, le projet est beaucoup trop cher et je crains bien qu'il ne voit jamais le jour. Si j'ai bien lu, Tours-Bordeaux : 3 milliards d'euros, Lyon-Strasbourg : 2 milliards, Paris-Est vers l'Europe : 3 milliards, et nous, nous réclamons 5 à 6 milliards d'euros. Par conséquent, notre intérêt à tous est d'avoir le projet le moins cher possible. Or si vous enlevez 1 milliard à 5-6 milliards d'euros, vous tombez à 4 milliards d'euros. Sans attendre la réalisation de la LGV PACA, il faut à tout prix réaliser cette desserte cadencée du littoral par TER, sinon nous serons asphyxiés dans cinq ans.

Pierre SARRACINO (directeur délégué TER SNCF)

Vous savez que nous avons un partenariat avec le Conseil régional pour le fonctionnement quotidien du TER mais également pour le développement du TER. Le Conseil régional est ici, il pourra s'exprimer s'il le souhaite. Depuis plusieurs années, il y a un développement important du TER dans cette région et notamment dans le département. On est passé de 280 trains il y a 7-8 ans à 500 aujourd'hui. On a une augmentation de 50 % du trafic depuis 6 ou 7 ans et cela continue. On a eu 8 % d'augmentation de trafic l'année dernière et on est encore autour de 6-7 % d'augmentation

cette année. Il y a une très forte demande de ferroviaire dans cette région. Nous constatons aujourd'hui que nous approchons des limites de capacité. Le Conseil régional nous demande de rajouter des trains et nous avons des difficultés à répondre à cette demande parce que, aussi bien sur les lignes que dans les gares, on est à la limite de la capacité. C'est la raison pour laquelle ont été inscrits au contrat de plan les projets de 3^{ème} voie entre Antibes et Nice et d'autres projets dans la région. Notre analyse va plus loin. Si nous voulons un jour avoir ce RER dans les Alpes-Maritimes entre Grasse, Cannes, Nice, Menton et Vintimille, il faut libérer des capacités sur la ligne existante : pour cela, la LGV PACA apporter une réponse qui nous permettra de mettre en place une fréquence élevée et une fiabilité élevée.

Olivier KLEIN (CPDP)

Le tunnel entre Cannes et Antibes fait-il partie du projet TGV ou du projet TER ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le premier projet est le projet TGV PACA dont l'objectif est la grande vitesse et la grande capacité, le développement du service LGV pour améliorer l'accessibilité de la Côte d'Azur et la désenclaver sur le plan ferroviaire tout en développant les transports quotidiens. Dans ce scénario, on arrive avant Cannes. Comme je l'expliquais, on a un problème de capacité entre Cannes et Antibes. Au total, la LGV jusqu'avant Cannes plus le tunnel coûteront 5,4 milliards d'euros. Si on va plus loin, sans faire ce tunnel, mais en faisant la LGV jusqu'à la 3^{ème} voie, il faudra dépenser une somme du même ordre de grandeur, 5,350 milliards d'euros. Si, par malheur, on construisait la LGV PACA jusqu'avant Cannes pour 4,4 milliards d'euros environ et que l'on ne réalisait pas le tunnel entre Cannes et Antibes, on ne pourrait plus développer le TER. On a besoin des deux. Il faut donc investir environ 5,5 milliards d'euros.

Michel VEJDOVSKY

Nous avons absolument besoin d'une desserte cadencée sur le littoral, sinon nous serons asphyxiés.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

A l'issue des travaux de la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice, indépendamment du tunnel entre Cannes et Antibes et indépendamment du projet de LGV PACA, on pourra mettre en service un TER cadencé au quart d'heure entre Cannes et Nice. Le TER cadencé au quart d'heure entre Cannes et Nice ne nécessite pas la réalisation d'une troisième voie sur la totalité du parcours. Une section de voie suffisamment longue permettant aux trains rapides de dépasser les trains lents est suffisante.

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous écoutons maintenant Gérard Piel, le vice-président du Conseil régional PACA.

Gérard PIEL (vice-président du Conseil régional PACA)

L'Etat ne respecte pas le contrat de plan qu'il a signé. Pour faire la 3^{ème} voie, il a fallu que la Région s'engage fortement. Aujourd'hui, les infrastructures ferroviaires sont abandonnées dans ce pays. Il faut savoir que RFF a décidé de ne plus entretenir des centaines de kms de voies ferrées et que, sur certaines portions, nos TER sont obligés de circuler à 10 kms/h parce que la voie est dangereuse. Voilà où nous en sommes !

Aujourd'hui, le débat public porte l'opportunité de la LGV. Pour continuer à avancer après sur le tracé et sur l'emplacement des gares, il faut répondre oui. Les questions de financement ne doivent pas occulter le débat. Une taxe sur les poids lourds permettrait de financer la LGV. Gagnons la ligne et après, nous aurons tout le temps de discuter du tracé et du financement.

Olivier KLEIN (CPDP)

La question suivante est posée par Madame Joëlle Faguer, de Grasse.

Joëlle FAGUER (Grasse)

Je souscris aux propos de Madame ALINAT. Les questions à se poser sont les suivantes : où et combien d'habitants supplémentaires ? Il faut apprécier les développements induits par la ligne TGV et réfléchir aux outils adaptés pour maîtriser la spéculation foncière et l'urbanisation. On a l'établissement public foncier régional, on a la SAFER, on a une politique de soutien aux communes rurales pour récupérer des zones agricoles, mais on est très démunis. On a face à nous la loi du marché et une forte pression qui va encore se renforcer. Dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire globale, au niveau national, on va avec ce projet encore aggraver les déséquilibres entre désertification et conurbations. Il y aura plus de circulation automobile, puisqu'il y aura plus de population.

Olivier KLEIN (CPDP)

Les élus considèrent-ils aussi qu'ils n'ont pas les outils pour maîtriser l'urbanisation et la pression foncière ?

Jean-Pierre LELEUX (maire de Grasse)

La maîtrise de l'évolution de l'urbanisation est un débat très intéressant, mais ce n'est pas l'objet du débat ce soir. La question qui est posée dans le cadre du débat est : oui ou non au TGV ?

Monsieur ASCHIERI (Mouans-Sartoux)

Le TGV d'accord, mais cela dépend aussi du type d'urbanisation que l'on a fait et que l'on va faire. D'abord, quel projet veut-on pour les Alpes-Maritimes ? Veut-on poursuivre encore l'urbanisation de notre territoire ou veut-on la maîtriser ? Oui pour TGV mais, à condition de préserver les populations

Jacques PAIN (Club des Entrepreneurs)

Je vais parler du point de vue des entreprises. Je représente un groupe de PMI-PME qui se mobilisent pour prendre des initiatives, qui conjuguent maintien et développement sur le territoire de leurs entreprises et qualité de vie.

Je voudrais faire un bref rappel des enjeux du territoire de Pôle Azur Provence. Son secteur économique, là où vous résidez, plus de 5600 entreprises, plus de 27 000 emplois, plus de 3,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Particulièrement pour le pays grassois, dans le secteur parfums et arômes, un secteur qui représente plus de 90 entreprises, près de 3 000 emplois, plus de 640 millions d'euros de chiffre d'affaires dont environ 40 % à l'exportation. Pour que nous restions compétitifs, pour que nous puissions conserver et développer ces activités, il faut que notre territoire soit aussi compétitif. Le TGV est donc essentiel et vital pour la Côte d'Azur et pour Grasse. Le monde du travail en a besoin.

Quelles sont nos attentes ? Une union sacrée de tous nos élus pour défendre ce projet de TGV, une volonté affirmée Etat-Région pour une mise en service dans 15 ou 20 ans maximum, un engagement pour que la LGV puisse relier l'Italie et l'Espagne, la prise en compte des transports de marchandises pour faciliter les échanges économiques avec les autres régions mais aussi les pays d'Europe, le respect de l'environnement et du cadre de vie de la Côte d'Azur (maintenant, nous avons des technologies et des techniques qui doivent nous permettre de réaliser cela), mettre Nice à 3 h 40 maximum de Paris (c'est pour nous essentiel), constituer un comité de soutien à la LGV regroupant tous les acteurs de notre économie et montrant l'importance de leur détermination sur la durée.

Olivier KLEIN (CPDP)

Merci. Six questions sont arrivées. Je vous propose de prendre les questions jusqu'à 21 heures 10. Si les questions sont courtes et les réponses sont concises, nous pourrions en prendre un peu plus. Si les réponses sont un peu longues, nous en prendrons un peu moins. Madame Maychmaz, vous avez la parole.

Madame MAYCHMAZ (Association Grassenvironnement)

Quelles infrastructures électriques nouvelles seraient nécessaires pour alimenter la LGV dans les Alpes-Maritimes ?

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Nous avons sollicité RTE, le Réseau de Transport d'Electricité, qui nous a fourni des éléments de réponse. L'alimentation électrique de la LGV PACA nécessiterait la construction de quatre sous-stations raccordées sur le réseau électrique 225 kV (1 dans les Bouches-du-Rhône, 2 dans le Var et 1 dans les Alpes-Maritimes). Le réseau THT de la région, conforté par la mise en service de la ligne 400 kV Boutre-Carros, permettra d'accueillir sans aucune contrainte cette nouvelle consommation. Les différents couloirs de la LGV actuellement à l'étude sont très proches du réseau 225 kV actuel. Les ouvrages de raccordement à ces sous-tensions auront donc des linéaires très faibles. En tout état de cause, la construction de ces futures liaisons respectera l'accord Etat-RTE lignes électriques

et environnement. Au total, les 3 sous-stations du Var et des Alpes-Maritimes consommeraient environ 1 % de la consommation électrique actuelle des départements des Alpes-Maritimes et du Var. Ce ratio, à l'horizon 2015-2020, serait encore plus faible.

Philippe MORIN (Association Grassenvironnement)

Est-il prévu, dans le temps du débat, de faire des études pour l'accès aux gares de Toulon, Est Var et du triangle Cannes-Antibes-Grasse, pour voir l'impact environnemental et ne pas reproduire le style de gares de Valence, Aix, etc. ?

Olivier KLEIN (CPDP)

Vous parlez des études sur les accès routiers aux nouvelles gares ?

Maryse ARCHAMBAUT (SNCF)

Pour l'instant, nous avons fait des études sur ces gares en tant qu'hypothèses. Nous avons étudié l'opportunité d'avoir des gares à tel ou tel endroit en termes de fonctionnalités pour les voyageurs. Ce qui a été étudié, ce sont les populations touchées par les gares situées à ces endroits, leur temps d'accès et leur temps complet de voyage. Maintenant, vous posez la question sur l'impact sur les flux routiers, les aménagements urbains à faire avec les collectivités locales, c'est une étape ultérieure dans le projet.

Pierre SARRACINO (directeur délégué SNCF TER)

En tant que SNCF TER, nous préconisons très fortement que les futures gares TGV, où qu'elles soient, soient connectées avec le réseau TER. Cela peut être en plein centre-ville, c'est une hypothèse tout à fait possible, ou bien sur une ligne TER. Si c'est sur une ligne TER, cela nous permettra ensuite d'assurer la connexion soit par des correspondances bien étudiées soit par une fréquence telle qu'il n'y a pas de correspondance à mettre en place. Pour être encore plus précis, nous préconisons de ne pas faire ce qui a été fait sur Aix TGV, Avignon TGV ou ailleurs. Je ne critique pas ce qui a été fait auparavant, parce qu'il y avait d'autres considérations, d'autres contextes, mais dans le cas de la LGV PACA, la préconisation est celle-là.

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous écoutons maintenant Monsieur Germain Nallino. Je vous demande de bien préciser votre adresse sur la fiche, pour que nous puissions vous apporter une réponse écrite.

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

Il faut faire le distinguo entre la LGV et le réseau TER. Le réseau TER a des besoins importants, et notamment une troisième vie littorale qui partirait de St Raphaël et qui irait jusqu'à Menton, l'aménagement d'une ? avec la ligne des chemins de fer de Provence, la modernisation du réseau de la ligne Breil-sur-Roya. Concernant plus précisément la LGV, au niveau de la gare, je vous dis qu'à

Nice Saint-Augustin, cela fait 25 ans que nous avons programmé une gare multimodale. Alors pourquoi rechercher un passage au travers de ce littoral alors que nous pouvons faire une ligne beaucoup plus directe avec un impact limité sur l'environnement ? Si on a un réseau TER performant, Nice étant à équidistance de Menton et de Cannes, en 20 minutes, on sera à Cannes. En plus, Nice Saint Augustin est proche de l'aéroport et de l'autoroute. Pourquoi rechercher une autre gare ? Restons à Nice St Augustin.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Sur la carte des différents tracés dans les Alpes-Maritimes, vous voyez que, par rapport à la flèche rouge qui est le projet proposé par RFF, à partir du moment où on a rejoint la ligne existante, on passe à St Augustin. A St Augustin, on peut développer une gare nouvelle si on veut. Le projet n'occulte pas cette possibilité. Vous avez vu que, effectivement, par rapport aux différentes hypothèses, l'hypothèse qui suivait, c'était d'aller au-delà du Var et d'arriver à l'ouest de Nice. Une hypothèse qui arriverait juste avant Nice St Augustin a été présentée.

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

La ligne TGV ne doit pas arriver avant St Augustin, mais à St Augustin. C'est ce qui a été prévu dans le temps, une ligne TGV propre, et non pas reliée au réseau TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Qu'est-ce qu'on fait après Saint-Augustin ? On arrête le TGV à Saint-Augustin ?

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

On arrive à Nice.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Que faites-vous pour relier Marseille à Gênes ?

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

Pour le moment, on est à Nice. Le TGV, c'est nous. Quelle est l'origine du TGV ? L'origine du TGV, c'est quelle gare ? Pour nous, il n'est pas question aujourd'hui d'aller à Vintimille ou au-delà.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Je vous assure que si. On peut très bien construire une ligne nouvelle jusqu'à Vintimille pour que les TGV poursuivent leur parcours jusqu'en Italie.

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

De St Augustin, on peut rejoindre St Roch et, à partir de là, aller sur Vintimille.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Vous proposez de poursuivre la ligne nouvelle au-delà de St Augustin.

Germain NALLINO (Amis du rail azuréens)

La ligne nouvelle arrive à St Augustin. Elle peut repartir sur la liaison normale à partir de St Augustin pour aller à Nice ville St Roch, et au-delà continuer en tunnel.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

C'est un scénario qui ressemble à celui-là, mais dans lequel la ligne nouvelle arrive juste à St Augustin.

Olivier KLEIN (CPDP)

Est-ce que vous avez une raison précise pour laquelle vous n'avez pas étudié ce scénario ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

La question du pôle d'échanges de St Augustin n'est pas occultée. Dans un scénario comme celui qui est présenté ici pour desservir l'agglomération niçoise, il y a la gare de Nice centre, mais il y a aussi le projet de développer une nouvelle gare TGV plus loin à St Augustin qui ne serait pas la gare actuelle TER.

Olivier KLEIN (CPDP)

Nous passons la parole à Jacques Mallaval.

Jacques MALLAVAL (Saint-Vallier)

Ce n'est pas une question, mais un ultimatum lancé à RFF et à la SNCF. Si la LGV PACA est toute en tunnel, je préférerais prendre l'avion pour regarder par les hublots ou la voiture pour regarder les paysages et les ouvrages tels que le viaduc de Millau.

Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)

Si nous faisons des tunnels, c'est parce que le relief l'impose et c'est aussi pour traverser des zones très urbanisées. Nous ne faisons pas des tunnels pour faire des tunnels.

Olivier KLEIN (CPDP)

La parole est à Monsieur Jean-Paul Guitry.

Jean-Paul GUITRY (Grasse)

Votre étude en cours sur le plan de la rentabilité tient-elle compte des paramètres d'augmentation des populations dans le moyen pays par rapport à la saturation du littoral ? Les paramètres sismiques, géologiques et hydrologiques ont-ils été pris en compte ? Avez-vous recherché une cohérence de la LGV avec l'aérodrome de Mandelieu et le projet d'A8bis ?

Alain TRUPHEMUS (RFF)

A ce stade, nous sommes bien trop en amont des études pour avoir des éléments d'études d'impact. Après le débat public, s'il est décidé de poursuivre ce projet, il faudra 5 à 10 ans d'études préliminaires et d'avant-projets sommaires, pour s'assurer que le projet aura le moins d'impacts possibles, notamment au plan hydrogéologique. Il y aura tout un processus normal de conception d'infrastructure avec, au final, une enquête d'utilité publique avec la production d'une étude d'impact. A ce moment-là, un tracé précis sera présenté, avec toutes les mesures qui seront prises par le maître d'ouvrage pour insérer l'infrastructure. Aujourd'hui, on sait que la ressource en eau dans la région est particulièrement importante.

Sur la géologie et le risque sismique, une étude spécifique a été menée pour avoir une seconde expertise sur le coût prévisionnel des tunnels en fonction de la géologie. On l'a dit, ce projet sera à notre avis deux fois plus cher que les autres projets français compte tenu du nombre de sections qui devront être construites en tunnel. C'est pourquoi nous avons demandé une seconde expertise sur le coût des tunnels.

Olivier KLEIN (CPDP)

Je m'excuse, il n'y a plus qu'une seule question et nous sommes à la fin du débat. Monsieur Cusack, vous avez la parole pour la dernière question.

Colin CUSACK (Speracedes)

Est-ce que RFF inscrit le projet dans l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes ?

Lise MERMILLOD (RFF)

Tout d'abord, la LGV PACA est le chaînon manquant de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

On a étudié la possibilité de prolonger la ligne nouvelle jusqu'à la frontière, mais on n'a pas forcément besoin de faire une ligne nouvelle jusqu'à la frontière italienne pour être sur l'arc méditerranéen. Que la LGV arrive un peu avant Nice ou qu'elle se prolonge jusqu'à Vintimille, de toute façon, à partir de Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire. Il n'y a pas de projet italien pour avoir deux lignes ferroviaires entre Vintimille et Gênes.

Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)

La traversée de la Côte d'Azur par une LGV n'est pas inscrite dans les projets européens. Il y a dix ans, la France n'a pas demandé que ce projet soit inscrit dans les projets européens.

Alain TRUPHEMUS (RFF)

Le projet ne doit pas forcément être transfrontalier pour être un projet prioritaire européen.

Olivier KLEIN (CPDP)

Merci à toutes et à tous pour votre participation. La prochaine réunion a lieu demain à Marseille.