

|   |
|---|
| <p><b>Débat public LGV PACA</b><br/><b>Réunion de proximité à Cannes le 28 avril 2005</b></p> |
|---|

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

Olivier KLEIN et Didier COROT  
Membres de la CPDP

**Présentation du projet LGV PACA** **5**

RFF et la SNCF

**Prise en compte du contexte environnemental dans votre région** **11**

Isabelle RAULT  
Cabinet HANROT & RAULT

**Interventions des interpellateurs et débat avec le public** **15**

Interpellateurs :

Monsieur TONNER, adjoint au maire de Cannes

Monsieur MARIE, directeur du pôle transport environnement infrastructures de la mairie de Cannes

Gérard PIEL, conseiller régional, vice-président du Conseil régional chargé des transports

Monsieur GIUDICELLI (URVN 06)

## **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 donne la parole à Didier Corot, qui est également membre de la CPDP et qui va vous présenter les festivités de ce soir.

### **Didier COROT (CPDP)**

Nous excusons Philippe Marzolf, le président de la CPDP, qui a été retenu à Paris. Nous remercions l'assistance et les interpellateurs qui ne vont pas tarder à arriver. Nous vous signalons que vous avez sur vos sièges un questionnaire que vous pouvez remplir et remettre aux hôtes, de façon à ce que nous puissions vous passer la parole, lorsque les questions seront affichées dans l'ordre de leur arrivée. Elles seront probablement tirées au sort. Vous aurez la possibilité de les poser, et si jamais vous n'êtes pas tiré au sort pour passer à l'oral, vous recevrez une réponse écrite. Toutes les questions qui ne seront pas posées oralement seront transmises à RFF qui vous répondra par écrit. N'oubliez pas d'éteindre vos portables.

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. Ensuite, les interpellateurs qui seront à la tribune auront la possibilité de prendre la parole. Les questions du public s'intercaleront entre ces différentes expressions.

Je vous propose de commencer par 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 présidée par Philippe Marzolf, dont nous sommes les deux représentants ce soir. 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. Toutes les contributions orales et écrites sont enregistrées et seront compilées dans un document de synthèse.

Les objectifs du débat public sont la diffusion d'une information très complète 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 (par une diffusion de tous les éléments du débat : comptes-rendus, synthèses, verbatims en ligne ou disponibles dans les locaux de la CPDP à Toulon, Marseille et Nice – si vous ne pouvez pas vous déplacer, téléphonez pour qu'on vous envoie les documents), 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. Je vous rappelle que le débat public qui a commencé le 21 février se terminera le 21 juin. 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 (deux numéros sont parus avec une carte T pour pouvoir demander les dossiers ; nous prévoyons d'en publier cinq), le dossier de maître d'ouvrage de 140 pages avec sa synthèse et les 22 études qui sont disponibles sur le site Internet ou sur cédérom, les cahiers d'acteurs. Une dizaine sont en cours de diffusion et nous avons reçu en tout 36 projets.

Les moyens de diffusion. Nous avons trois bureaux, à Marseille, Toulon et Nice, où vous avez une personne qui peut vous recevoir et vous dire où trouver l'information.

Un site Internet, un système questions-réponses, 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, une opération spécifique avec les scolaires à travers la diffusion d'un cédérom dans les collèges et lycées de la région, servant de support à un travail en atelier.

133 articles de presse ont été publiés depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

Je passe la parole à Olivier Klein pour le bilan à mi-parcours des débats engagés le 21 février.

### **Olivier KLEIN (CPDP)**

Le premier point du bilan est, cela va peut-être vous surprendre car l'assistance est un peu clairsemée ce soir, une forte participation. Plus de 3 500 personnes ont assisté à l'une ou l'autre des réunions publiques organisées jusqu'à présent. Plus de 6 000 cartes T ont été reçues. Le système de questions-réponses : plus de 300 questions sont en cours de traitement. Un certain nombre sont déjà validées et sont consultables sur le site web. 36 projets de cahiers d'acteurs nous ont été remis. Une dizaine sont d'ores et déjà publiés. Une petite quinzaine sont en cours de publication. Enfin, un certain nombre de contributions écrites ont été envoyées à la Commission.

Outre cette participation du public, il faut rajouter la réalisation d'études complémentaires. La CPDP a commandé au cabinet Hanrot et Rault une étude environnementale sur les 15 séquences paysagères, la communauté urbaine de Marseille a fait une étude pour un passage par Marseille, Toulon Provence Méditerranée a fait faire une étude par un cabinet extérieur pour trouver une solution de gare plus près du centre de Toulon. Enfin, nous avons reçu de nombreuses propositions alternatives plus ou moins fouillées. Tout cela est consultable par tout le monde sur le site et dans nos bureaux à Marseille, Toulon et Nice.

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. On a du mal à percevoir la manière dont le projet de transport s'insère dans une vision plus large d'aménagement du territoire. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet. Les questions ne sont pas forcément les mêmes selon les zones traversées, mais cette question revient tout le long des tracés envisagés. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. 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, il y a les questions autour de Marseille avec l'émergence d'un projet métropolitain, les questions autour d'un passage de la LGV par Marseille ou par le nord de l'agglomération marseillaise, plus près d'Aix, les questions d'insertion dans les sites à la sortie de Marseille (la vallée de l'Huveaune, qui est située entre Marseille et Aubagne).

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV, que l'on ne retrouve pas dans les autres départements, pour préserver la qualité de vie, limitant l'urbanisation et la pression foncière, très forte inquiétude sur la pérennité de l'agriculture et notamment des vignobles, contestation assez forte de l'implantation d'une gare nouvelle au nord de Toulon (c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus proche du centre ville), demande de maintien de la desserte de Toulon Centre, 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<sup>ème</sup> voie Antibes – Nice aux TER.

Voilà les principaux éléments que nous retenus jusqu'à présent. N'hésitez pas à nous faire remonter d'autres remarques, questions, propositions.

Dans les fiches de question que vous remplissez, n'oubliez pas de préciser votre adresse complète, de manière à ce que la réponse puisse vous être envoyée. En effet, la question, qu'elle soit posée à l'oral ou pas, donnera lieu à une réponse écrite.

Sans plus tarder, je vous propose de passer à la présentation du projet par RFF. C'est parti pour 20 minutes.

## **Présentation du projet LGV PACA**

### **Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Bonjour. Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires, en charge de leur entretien, de leur renouvellement et aussi de leur développement. C'est à ce titre que nous vous présentons le projet de LGV PACA. C'est un projet qui a vu le jour sous l'égide du préfet de région, de la région, des départements et des grandes agglomérations dont Nice. C'est un projet que nous vous présentons parce que nous estimons qu'il est opportun. Nous souhaitons vous faire partager notre conviction. La région souffre actuellement de deux handicaps en matière ferroviaire : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. Le projet a donc une double vocation : la grande vitesse et la grande capacité. Pour illustrer les possibilités de réalisation, nous avons préparé une vingtaine de scénarios. Sur ces vingt, nous en avons approfondi trois pour clarifier le débat, mais les vingt sont soumis au débat. C'est un débat ouvert, rien n'est décidé actuellement.

### **Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

Bonsoir. Aujourd'hui, Nice, 6<sup>ème</sup> 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 scénarios représentés en vert sur cette carte.

### **Alain SEGUIN (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 relieraient 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 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. Nous souhaitons continuer à desservir les gares d'Antibes et Cannes, mais en fonction de l'itinéraire qui sera choisi pour la LGV, il faut réfléchir à une ou des gares nouvelles sur cette LGV permettant d'accéder directement à la grande vitesse. Nous avons analysé l'opportunité d'une gare située dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Celle-ci permet de développer l'accessibilité au TGV et de développer énormément l'offre en évitant les contraintes de capacité de la ligne classique. Dans cette hypothèse, la population de Cannes aurait le choix entre deux gares. La gare actuelle serait une gare TER avec un trafic doublé et une gare TGV avec 5 allers et retours par jour pour Paris contre 6 aujourd'hui. Une gare nouvelle TGV offrant les meilleurs temps de parcours et une offre très développée pour Paris, la province et l'Europe. Nous sommes également plutôt favorable à une offre TGV en gare de Nice-St Augustin.

### **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 territoires, des centres-villes et de la côte 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. Elle permettrait de rendre le train nettement plus performant qu'aujourd'hui et bien plus attractif que la voiture. A l'horizon 2020, le temps de parcours entre Marseille et Nice serait trois fois plus rapide en train qu'en voiture.

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.

Plus précisément, pour les TER sur la ligne entre Cannes et Nice, qu'est-ce que cela peut donner ?

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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 si le besoin se ressent, 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, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. Entre Marseille, Cannes et Antibes, la part de marché du train passerait de 24 à 49 %. 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> voie entre Antibes et Nice. Quand cette 3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 pour prendre le 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. Ajoutée au coût du scénario jusqu'à la 3<sup>ème</sup> 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.

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 et, bien évidemment, le plus générateur de financements propres pour les participations de RFF et de la SNCF.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Merci. Tout ce que vous pouvez dire sur le projet est intéressant, mais je vous demanderai de respecter la ponctualité du service ferroviaire français. Merci.

Tout d'abord, je voudrais saluer les deux représentants de la mairie de Cannes : Monsieur Tonner, adjoint au maire de Cannes, et Monsieur Marie, directeur du pôle transport environnement infrastructures de la mairie de Cannes. Nous attendons le dernier interpellateur, Monsieur Giudicelli, de l'URVN (union régionale vie et nature). On m'a aussi annoncé l'arrivée dans la salle de Monsieur Piel, conseiller régional, vice-président du Conseil régional chargé des transports.

Avant de donner la parole au cabinet Hanrot et Rault et à nos interpellateurs, nous allons prendre des questions. 6 questions ont été posées pour l'instant. Comme il n'y en a pas beaucoup, nous n'allons pas les tirer au sort. Nous allons en prendre deux pour commencer.

**Michel REYNAUD PALIGOT (GADSECA, Antibes)**

Ma question a trait à l'alimentation électrique. Le département des Alpes-Maritimes souffre d'une alimentation électrique qui n'est pas sécurisée à 100 %. Le TGV, les TER, etc. vont consommer de l'électricité. Est-ce un sujet sur lequel vous vous êtes penché ? Avez-vous des précisions à nous apporter à ce sujet ?

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

C'est un sujet sur lequel nous nous sommes penchés très rapidement. A titre d'information, un TGV consomme 8 000 KW/h. Nous sommes en relation avec RTE, à qui nous avons demandé de nous apporter les premiers éléments de réponse concernant la consommation d'énergie électrique qui sera nécessaire et une première approche sur le positionnement des sous-stations, pour voir comment, par rapport au réseau existant, on pourrait résoudre ce problème. Nous aurons donc des précisions très rapidement de la part de RTE.

**Monsieur GOUTARD (LACOVAR, St Raphaël)**

Nous nous inquiétons des gares nouvelles. Il ne faudrait pas que le remède soit pire que le mal et que l'accessibilité aux gares nouvelles soit très polluante. Il faut examiner le projet dans son ensemble, y compris le parcours terminal. A priori, nous sommes fortement opposés aux gares nouvelles en rase campagne, du type Aix TGV, où tout le monde va en voiture. Nous préférons desservir les gares existantes, fusse par des petites bretelles, ce qui a été fait au début du TGV sur Paris-Lyon, où les trajets terminaux se faisaient par les voies existantes. Troisièmement, la priorité est de créer des transports régionaux corrects. Pour nous, le grand intérêt de cette ligne nouvelle est

surtout de permettre des liaisons TER correctes. Comme il faut quand même des gares nouvelles en rase campagne, nous souhaitons vivement qu'elles soient connectées aux TER existants, pour que les gens puissent évacuer du TGV autrement qu'en voiture, en car ou en camion.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Sur la préférence pour les gares centres, nous avons eu un certain nombre d'informations. Sur la connexion entre la desserte TER et au-delà les réseaux urbains et les gares nouvelles, que répond la SNCF ?

**Alain SEGUIN (SNCF)**

Pour ce qui est des gares nouvelles, la SNCF est entièrement d'accord avec la remarque qui vient d'être faite. La preuve en est que les gares nouvelles projetées sur ce projet sont Toulon Nord, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes et peut-être St Augustin (nous travaillons dessus dans le cadre du contrat de plan avec RFF et les collectivités locales). Pour la gare Ouest Alpes-Maritimes, nous avons demandé qu'elle soit à l'intersection d'une ligne existante. Vous verrez, si vous observez le projet, que les deux autres gares nouvelles sont également situées à l'intersection d'une ligne existante. C'est bien dans le souci que vous évoquez de ne pas trop favoriser les transports dits polluants comme la voiture pour approcher ces gares. S'il y a une bonne entente et un bon développement avec l'autorité organisatrice de transports régionaux pour assurer un complément de trains régionaux pour desservir ces gares nouvelles, on devrait limiter le risque d'augmenter la pollution.

Deuxième remarque, accéder aux centres-villes pour des voyageurs qui auront envie d'accéder à la grande vitesse et au gain de temps, ce n'est pas forcément économiseur de pollution, parce que les gens viendront en voiture et ne rouleront pas vite, ce qui est beaucoup plus polluant que d'accéder par des voies routières. Pour St Augustin, je vous renvoie sur le groupe de travail et sur l'agence de Monsieur Nègre qui travaille sur un projet de pôle d'échanges multimodal à St Augustin avec RFF et la SNCF.

Dernière remarque, les gares en question ne sont pas vraiment en rase campagne. Le triangle Cannes-Grasse-Antibes est relativement urbanisé déjà. Si vous le souhaitez, tout à l'heure, je pourrai présenter les études que nous avons réalisées sur les zones d'accessibilité des gares.

## **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 aménagement 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)**

Cette intervention suscite-t-elle une demande d'explication ?

### **Jean-Paul MÉNARD (Amis du rail azuréen)**

Dans son exposé, Mme Rault situe l'implantation de la gare nouvelle près de la ville de Cannes, au niveau de la ligne Cannes-Grasse, alors que la plupart des questions qui ont été posées font ressortir une forte opposition à l'implantation de gares nouvelles. Je pense que les représentants de la ville de Cannes sont là pour préciser leur position. Je pense que l'interconnexion entre la ligne nouvelle à grande vitesse et la ligne classique ne peut que se situer au niveau de la gare de la Bocca, qui dispose d'une surface très importante. Cependant, il reste le problème du raccordement de cette gare avec la ligne Cannes-Grasse. Faut-il envisager un raccordement avec la ligne Cannes-Grasse ? Si oui, comment ? Actuellement, la ligne Cannes-Grasse se branche sur la ligne St Raphaël-Cannes au niveau de la gare de la Bocca.

### **Olivier KLEIN (CPDP)**

J'imagine que la position de la gare était une hypothèse de travail paysagère.

**Isabelle RAULT**

Nous avons simplement repris des scénarios qui ont été élaborés et qui ont été approfondis. La gare est implantée de manière hypothétique. On n'a pas déterminé sa position.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Mme Rault ne positionne pas la gare. Elle a simplement fait des études du paysage qui risquent d'être traversés et elle a fait l'hypothèse, au vu des scénarios proposés, que, si une gare nouvelle était envisagée, elle pourrait être à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse. Ce n'est pas plus précis que cela.

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

RFF a précisé qu'il fallait réfléchir à un positionnement des gares en liaison avec le réseau existant. Dans ce cadre, la gare Ouest Alpes-Maritimes pourrait se positionner à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse (l'endroit précis n'est pas arrêté) ou un peu plus à l'est sur Sophia Antipolis, mais encore faudrait-il qu'il y ait des projets. Tout est ouvert pour le positionnement des gares, qui ne sont pas les gares centres.

**Alain SEGUIN (SNCF)**

Je suis entièrement en phase avec ce que vient de dire Bernard Gyssels. Tout est possible, mais je crois qu'il faut travailler ensemble, parce qu'une gare ne peut pas être implantée artificiellement n'importe où. Il faut travailler ensemble sur un projet et veiller à ce que la nouvelle gare desserve un maximum de population. L'intersection avec la ligne Cannes-Grasse est une solution de facilité, puisqu'une ligne vient d'être mise en service et permet de faire une correspondance, mais ce n'est pas figé. D'autres analyses peuvent amener à une desserte d'une gare implantée ailleurs aussi performante voire plus. Je voudrais évoquer le cas de Cannes ouest, sur lequel tout est ouvert aussi, quoique. Il faut souligner que ce n'est pas une friche industrielle à la disposition de tout le monde, mais un site ferroviaire qui est actuellement exploité. Il ne sert pas à faire passer des trains en grande quantité, puisqu'il n'y a que deux voies principales, mais il y a tout un schéma de fonctionnement de l'exploitation des TER dans la zone des Alpes-Maritimes, qui s'appuie sur le fait que les trains vont aller de Cannes ou de Grasse vers Nice, Monaco, Menton et peut-être plus loin vers l'Italie dans l'avenir. Les collectivités y travaillent, la SNCF participe. Il faut savoir que des trains qui roulent dans cette zone-là ne roulent pas à longueur de journée, mais s'arrêtent pour être entretenus et lavés. Cela suppose une certaine surface d'installation. Pour l'instant, il y a quelque chose qui est prévu d'un commun accord avec différents partenaires sur le site de Cannes Ouest. Si l'on veut mettre une gare TGV à la place, il faudra réfléchir à l'ensemble de la problématique.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Nous prenons une seconde question sur l'exposé environnemental et paysager.

**Jean SIMON (Marina Unit, Villeneuve-Loubet)**

L'exposé que Madame a fait est magnifique, sur la région de la Siagne et sur la région de Grasse, mais elle n'a pas parlé de la région du parc de Vaugrenier, qui est un site paysager magnifique, ni du site classé de Marina Baie des Anges. D'autre part, dans cette région, le chemin de fer et la 3<sup>ème</sup> voie coupent la partie côtière de la partie village. Les deux petits ponts qui permettent de passer sous la ligne de chemin sont peut-être appelés à être supprimés, autrement, quand on est sur la côte, on n'a aucun accès aux communes. Madame peut-elle préciser son point de vue sur l'environnement dans ces régions ?

**Isabelle RAULT**

Ces secteurs ont effectivement des enjeux forts, mais ils ne sont pas concernés par les couloirs des scénarios approfondis.

**Jean SIMON**

RFF projette de faire passer une 3<sup>ème</sup> voie. J'ai téléphoné à Monsieur Gysels trois fois, je suis tombé sur le répondeur et je n'ai jamais eu de réponse.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

La commande que nous avons passée au cabinet Hanrot & Rault concernait les zones proposées d'implantation d'une infrastructure nouvelle dans le cadre de la ligne LGV. Pour nous, la 3<sup>ème</sup> voie est un autre projet que celui qui fait l'objet du débat.

Je vous propose de donner la parole à nos premiers interpellateurs : la mairie de Cannes.

## **Interventions des interpellateurs et débat avec le public**

**Monsieur TONNER, adjoint au maire de Cannes**

Avant de parler des gares, je voudrais répondre sur l'opportunité de la ligne. Je me rappelle qu'avec Monsieur Piel, nous avons organisé dans cette salle, quand j'étais un jeune élu, une première réunion pour que le TGV vienne dans les Alpes-Maritimes. A l'époque, il nous semblait très difficile de traverser les Alpes-Maritimes compte tenu de la géographie et de l'urbanisation de notre département. On s'était déjà posé la question de la Bocca, qui avait un plateau de 23 ha que vous avez cité tout à l'heure et qui sert aussi aux TER, mais je crois que l'on pourra imaginer, compte tenu des friches industrielles qui sont autour, un développement. On s'était posé la question d'un TGV à Cannes La Bocca, puisque la traversée des Alpes-Maritimes est si difficile. Le débat a évolué depuis. Je crois que la ville de Nice doit être desservie. En revanche, la ville de Cannes a besoin de cette ligne TGV, qui s'arrête au centre-ville. Pourquoi ? Les Cannois les plus anciens se souviennent qu'il y a quelques années, l'hôtellerie fermait l'hiver et que les emplois dans ce secteur étaient des emplois saisonniers. Dieu merci, la ville de Cannes, depuis des années, a développé une

activité de congrès, un palais des festivals qui est un véritable vecteur économique et aujourd'hui, cette économie de congrès est florissante. Le scénario idéal pour le congressiste est bien sûr d'arriver dans le centre de Cannes en TGV. Récemment, nous avons perdu un grand congrès au profit de Barcelone, puisque aujourd'hui nos concurrents ne sont plus Monaco ou Nice, mais Barcelone, Genève, Vancouver, des villes qui font du dumping, Amsterdam qui offre le transport. La problématique transport dans le département pour assurer la pérennité du développement de notre ville est très importante. C'est la raison pour laquelle le maire de Cannes, que nous représentons aujourd'hui, a une position très claire : une desserte centre-ville.

pour répondre aux questions de Monsieur qui m'interpellait tout à l'heure sur les gares excentrées, je vais être très clair : nous ne sommes pas favorables aux gares betteraves et nous privilégions les gares de centre ville. Quand vous êtes élu cannois, vous avez une grande chance, celle d'avoir dans votre ville un palais des congrès dans lequel se tient souvent un congrès où les gares italiennes sont venues montrer leur projet. En Italie, les gares sont en plein centre et la gare de Turin, dont la maquette a été présentée, est absolument formidable. Je crois qu'il faut que, dans ce département, on ait aussi cette ambition.

Je ferai un parallèle avec le tramway. Chaque fois que le tramway a été installé, on a réaménagé la ville. Je crois que le TGV est une grande opportunité pour le département, non pas qu'en termes de transport, mais en termes d'aménagement du territoire. La ville de Cannes, bien modestement, a essayé de faire des études sur le coût de l'enfouissement d'une ligne. Aujourd'hui, cet enfouissement coûte 70 millions d'euros/km. Il est vrai que les coûts paraissent prohibitifs, mais je crois savoir que les collectivités territoriales seront appelées à financer le projet. Il faut savoir aussi que le département des Alpes-Maritimes est un département riche et qu'il a, chance inouïe, la principauté de Monaco. Sachez que la principauté de Monaco a la même capacité d'investissement que le département des Alpes-Maritimes. Il faut cumuler tous ces financements, il faut faire de l'ingénierie financière, mais je crois qu'aujourd'hui, on a besoin de TGV en centre ville. J'ai peur que la gare excentrée ne renouvelle ce que les Cannois connaissent bien : chaque fois que l'on va prendre un avion à Nice, on prend une marge de sécurité en voiture parce qu'on ne sait pas combien de temps on va mettre. Voilà la position de Cannes : oui au TGV, mais réfléchissons bien en termes d'aménagement du territoire et soyons ambitieux. Nos amis italiens, que l'on décriait encore il y a quelques années, aujourd'hui souvent nous donnent la leçon.

### **Monsieur MARIE, directeur du pôle transport environnement infrastructures de la mairie de Cannes**

La ville de Cannes est la 2<sup>ème</sup> ville de congrès après Paris en France. Pendant six mois, c'est une ville de 200 000 habitants, avec des besoins en mobilité qui sont très forts. Le transport est effectivement un outil indispensable pour maintenir les congrès actuels. Le congrès GSM est parti à cause de cette difficulté d'accès à la ville de Cannes à partir de l'aéroport Nice-Côte d'Azur. Or un passager sur trois qui est en partance ou en provenance du bassin cannois a pour destination ou origine le bassin cannois. La ville de Cannes doit être desservie en TGV. A l'heure actuelle, il y a une desserte à 11 TGV. Il faut que ce niveau de service soit au moins maintenu sinon amélioré dans le projet TGV.

Par ailleurs, ainsi que l'a affirmé Monsieur Tonner, l'opportunité que représente le projet TGV pour la côte d'Azur, c'est aussi, au-delà de la logique ferroviaire, une logique urbaine et une logique d'aménagement. Le tracé des lignes ferroviaires actuel est contesté, à Cannes, depuis 150 ans. Il y a 150 ans, le maire de Cannes disait déjà que la ligne faisait beaucoup de dégâts par

rapport à l'accessibilité bord de mer. En termes d'opportunité, l'enfouissement des lignes ferroviaires est quelque chose qui est accessible, est quelque chose qui doit se concevoir, avec un projet de LGV Côte d'Azur.

Pour conclure, un projet de transport est un projet technique. Depuis le début de la réunion de ce soir, nous avons eu des interventions de qualité dans différents domaines : domaine paysager, domaine de transport, domaine routier, domaine de la mobilité. Mais un projet de transport n'est pas uniquement un temps de parcours, c'est aussi une qualité de service apportée aux transportés. Un certain nombre de solutions doivent être recherchées pour que le projet soit efficace pour le transporté.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Je vous remercie.

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Un projet de transport est un projet de qualité de service pour les personnes transportées : je ne peux qu'être d'accord. C'est bien pour cela que le projet essaye de répondre à tous les besoins des personnes transportées : pour les Azuréens aller à grande vitesse sur le reste du réseau français et européen et se déplacer rapidement sur place.

Il n'y a qu'une gare betterave : celle qui se trouve dans les champs de betteraves à côté d'Amiens, à Ablaincourt-Pressoir.

**Monsieur TONNER**

Je pense que tout le monde avait compris que « gare betterave » signifiait une gare en dehors des centre-ville.

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Justement, je voulais faire la nuance. Une gare hors centre-ville comme la gare d'Ablaincourt-Pressoir, la gare du Creusot-Montchanin ou la gare de Vendôme sont des échecs. Mais les gares hors centre-ville qui sont portées par un projet urbain et de transport comme Valence TGV ou comme Avignon La Courtine marchent bien. A l'autre extrême, Aix TGV est le contre exemple. Elle avait été conçue avec un projet urbain dans les années 90 et le projet urbain s'est arrêté. Aix TGV ne marche pas trop bien d'un point de vue urbain et ne marche pas trop bien en accessibilité parce qu'on y va en voiture. Nous sommes d'accord avec vos analyses. Si on crée une gare en dehors du centre-ville, en plus de la gare du centre-ville, c'est lié à un projet urbain et à un projet voulu par les collectivités.

**Monsieur TONNER**

Le législateur, dans la loi SRU, a essayé de refaire la ville sur la ville. L'urbanisation à l'extérieur de la ville de Cannes évoque la civilisation du hangar. Les élus craignent qu'une gare nouvelle

excentrée ne crée un autre pôle d'activité en dehors de la ville. Dans le département des Alpes-Maritimes, pendant 30 ans, regardez les espaces qui ont été utilisés pour loger si peu de personnes. Il faut refaire la ville sur la ville, reconcentrer. Nous craignons la multiplication des déplacements. Je citerai encore un exemple. Sophia Antipolis était une formidable réussite économique, un vecteur fabuleux pour notre déplacement, mais aujourd'hui, en termes de déplacement, c'est une catastrophe, parce que Sophia Antipolis est une éponge qui, tous les matins, absorbe toutes les voitures du département et tous les soirs les recrache. Je crains qu'une gare excentrée ne crée le même phénomène dans un département à la géographie si particulière. Voilà pourquoi le maire de Cannes nous appelle à suivre l'exemple des Italiens, qui nous ont présenté des gares magnifiques, qui sont de véritables vecteurs économiques. Imaginez la ville de Cannes avec une grande gare TGV, un grand palais des festivals, un grand port, mais c'est le XXIème voire le XXIIème siècle que l'on assure au point de vue du développement économique.

D'autre part, j'ai noté que l'on va solliciter la collectivité territoriale, donc les impôts des Cannois, pour financer, et nous n'aurons pas une desserte TGV supplémentaire. J'ai entendu 6 TGV, nous en avons 11 aujourd'hui. En tout cas, je ne vois pas une desserte TGV augmenter en termes de fréquence.

Bien entendu, c'est aussi libérer des sillons, parce que la vraie question en termes d'aménagement, c'est le RER cadencé aux 15 minutes ou aux 10 minutes : c'est la vraie solution pour que la voiture reste au garage et que la France respecte ses engagements du protocole de Kyoto.

### **Alain SEGUIN (SNCF)**

Si vous le permettez, avant de répondre aux questions précises, je voudrais faire un petit exposé sur les zones de chalandise des gares actuelles et futures. Vous avez sur cette diapositive la zone qui est située actuellement à moins de 50 minutes des gares de Cannes ou d'Antibes, tous moyens de transport confondus (TER ou voiture particulière). La zone la plus foncée est la zone qui est située entre 10 et 20 minutes et la zone la plus claire celle qui est située entre 40 et 50 minutes. Aujourd'hui, ces deux gares ont 900 000 voyageurs par an. Pour la gare qui est imaginée pour l'instant à l'intersection de la ligne Grasse-Cannes et de la ligne nouvelle, vous voyez la zone qui est située actuellement à moins de 50 minutes de cette gare. Vous voyez que les deux zones sont quasiment calquées l'une sur l'autre. Simplement les zones les plus denses des villes de Cannes et d'Antibes sont à une petite dizaine de minutes des gares alors que, tout à l'heure, elles étaient encore plus proches. En revanche, la population touchée dans les deux cas est pratiquement la même. Dans le cas précédent, 500 000 habitants et 180 000 emplois ; dans ce cas, 505 000 habitants et 180 000 emplois.

Sur cette diapositive, vous voyez que, pour l'ensemble Ouest Alpes-Maritimes + Cannes-Antibes, on passe d'une fréquence de 11 TGV (6 Paris et 5 jonction) aujourd'hui en centre-ville à une fréquence de 11 pour Paris, répartis en 5 et 6 pour les gares Cannes-Antibes et Ouest Alpes-Maritimes, et 20 Paris-province, c'est-à-dire que l'on passe à 31 dessertes au lieu de 11. Ce triplement de la fréquence des dessertes est autorisé par la construction d'une ligne nouvelle qui permet la grande capacité. Si on regarde le trafic de ces gares additionné, on a 1,2 million de voyageurs par an dans la gare Ouest Alpes-Maritimes et 400 millions de voyageurs par an à Cannes et Antibes, soit 1,6 million de voyageurs par an au total.

La SNCF cherche à desservir le maximum de population, si possible en centre-ville. mais pour desservir le centre-ville, il faudrait imaginer que l'on apporte 31 fréquences de TGV dans les gares

centres, ce qui n'est pas imaginable par la ligne actuelle. Si on y arrivait par une autre méthode que par la ligne classique, il faudrait encore avoir l'assurance que 1,6 million de voyageurs pourront accéder à la gare de centre-ville sans difficulté et sans complètement bloquer la ville de Cannes.

### **Jean ICART, conseiller général**

Monsieur Tonner, je comprends le souhait de la ville de Cannes d'avoir accès à une gare TGV. C'est légitime et j'y adhère, mais Cannes n'est pas la totalité du département. Nice aussi mérite et réclame sa gare TGV au niveau de l'aéroport St Augustin : vous avez là un nœud multimodal exceptionnel. C'est le centre de gravité du département.

Entre Nice et Cannes, la ville est continue. La voie ferrée qui relie Cannes à Nice a été construite il y a 150 ans dans un désert. Sachons préserver cette voie ferrée pour y aménager des liaisons de proximité pour améliorer la circulation entre Cannes et l'aéroport, mais aussi toutes les autres villes qui sont sur cet itinéraire avec des TER, un RER, un métro de surface. Il faut par contre que la voie TGV soit une nouvelle voie enterrée, plus au nord, avec une bretelle pour Nice et une autre pour Cannes.

Quand je vois qu'il est envisagé d'utiliser la même voie ferrée pour faire circuler des TGV, des TER, etc., cela ne marche pas. Je crois qu'il faut éviter de faire passer des TGV sur la voie ancienne. Il y a 48 heures, on a vu au Japon ce que donnait un excès de vitesse dans la ville : 100 morts. Prenons les leçons de l'étranger et faisons passer les TGV sur des voies spécifiques.

### **Monsieur TONNER**

Il ne faut pas confondre les villes qui sont des lieux de destination et les villes qui sont des lieux d'échanges. Nice est un lieu de destination, c'est une ville de congrès, c'est une ville touristique, et je suis persuadé que l'on gagnerait à ce que le TGV s'arrête dans le centre de Nice. D'ailleurs, je crois que le maire de Nice n'est pas loin de partager cette vision. Les maires de Cannes, de Nice, de Menton, d'Antibes, de Grasse ont une position cohérente. Vous parlez d'une gare TGV à Nice St Augustin, mais croyez-vous que les gens vont descendre de l'avion à l'aéroport de Nice et prendre un TGV ? Je crois que, quand ils sont à Nice, ils sont arrivés. Sur les débranchements, nous craignons qu'une fois la ligne construite, il ne reste plus d'argent pour les construire. On aurait alors la gare à Mouans-Sartoux, à Pégomas, à La Roquette ou ailleurs. Si on supprime le débranchement cannois, quid de l'activité de Cannes ? Cannes ne pourra plus avoir son rayonnement.

Sur le trajet, que l'on enfouisse au nord ou que l'on enfouisse au sud, j'ai l'impression que le coût sera le même.

### **Jean ICART**

Sur les débits de trafic journalier entre Ouest Nice et Nice : 230 000 voitures par jour passent le Var. Il y a une vie de St Laurent, Cagnes, Villeneuve et Sophia Antipolis. Il y a autant de salariés qui viennent de Nice St Laurent que d'Antibes.

Une bonne partie de nos congressistes arrive à l'aéroport de Nice. A partir du moment où la voie littorale est libérée des trajets longue distance, on pourra améliorer les cadences TER, RER, métro pour relier tout le chapelet de villes jusqu'à Cannes : cela ne pourra qu'améliorer le service rendu à vos congressistes.

### **Monsieur TONNER**

Sur l'analyse que vous faites des trains régionaux, nous partageons complètement votre avis. Simplement, nous disons que, si l'on enfouit une ligne TGV, on va libérer d'autant les TGV qui circulent sur les voies actuelles et on pourra augmenter la cadence. La préoccupation est vraiment l'aménagement. Imaginez ce que serait le département avec toutes ces lignes enfouies. Bien sûr, cela coûtera cher, mais il faut avoir de l'ambition. Regardez ce que font nos amis italiens : ils ont enfoui des kms de voies ferrées. Ils sont peut-être à 220 kms/h et pas à 300, mais en termes d'aménagement du territoire, c'est fabuleux. Ils sont en train de se libérer de ce ruban d'acier. Si nous faisons la même chose dans les Alpes-Maritimes, nous aurions une attractivité touristique fabuleuse et nous retrouverions nos plages.

### **Jean ICART**

Qui veut maintenir des voies ferrées en bord de mer ? personne, mais il ne faut pas mélanger les débats. Ici, nous parlons d'un débat sur la LGV. L'enfouissement de la voie littorale est un autre débat, sur lequel nous sommes d'accord. On risque d'alourdir le coût de cette ligne en voulant inclure l'enfouissement de l'ancienne voie ferrée.

### **Monsieur TONNER**

Je crois que l'on a une formidable chance d'aménagement à saisir.

### **Olivier KLEIN (CPDP)**

Nous profitons du fait que nous avons des élus qui sont dans la salle et qui dialoguent. Ce n'est pas toujours le cas dans les débats publics.

### **Gérard PIEL (conseiller régional, vice-président du Conseil régional chargé des transports)**

Je pense que le projet LGV prendra toute sa dimension dans 15 ou 20 ans, mais il faudra qu'à ce moment-là, la desserte et les infrastructures TER soient réalisées au niveau de la région. Il y a dans le contrat de plan des infrastructures qui sont en cours ou qui vont débiter, mais ce n'est pas suffisant. 15 ou 20 ans, ce n'est pas trop pour mettre à niveau des infrastructures pour faire circuler les trains régionaux. Je le dis avec force parce qu'aujourd'hui, nous avons beaucoup de mal à financer ces infrastructures, à cause des gels de crédit de la part de l'Etat et du gouvernement.

Deuxièmement, j'ai entendu tout à l'heure que l'on se félicitait de la gare TGV d'Avignon : nous ne nous en félicitons pas, parce qu'il faut aujourd'hui que l'on investisse 300 ou 400 millions pour relier cette gare avec la gare PLM. Les gens qui ont fait cela ne devraient pas s'en féliciter, sauf que c'est de l'argent public de la région et du département qui va être utilisé pour créer ce lien qui n'a

pas été pensé au départ. A l'époque, le débat public n'existait pas. Aujourd'hui, il existe et c'est tant mieux : on évitera de renouveler ces erreurs.

Je crois que l'on peut gagner du temps pour relier Cannes et Nice, tout simplement en évitant au TGV de rentrer dans Marseille et de passer par la Blancarde. Le TGV aujourd'hui arrive à Marseille en 3 heures. Les Marseillais sont très forts pour mettre en cohérence un projet d'agglomération avec la LGV. TPM a déposé un projet. Qu'attend le département des Alpes-Maritimes et son agence d'urbanisme pour déposer un projet pour ce département qui permette de desservir l'ouest du département, la ville de Cannes et la ville de Nice ? Au niveau régional, nous ferons une proposition le 24 juin, à la fin du débat public, mais croyez bien qu'au niveau du conseil régional, il y a 6 départements. J'ai écrit il y a quelques jours à Monsieur Marzolf pour lui dire que je souhaitais que les départements alpins aient aussi des réunions de débat public (afin que le projet de LGV prenne en compte le projet Iter à Cadarache) et que l'on étudie en même temps l'enfouissement de la voie PLM entre Antibes et Cannes.

Moi aussi, je partage l'avis de Monsieur Tonner. Je ne vois pas comment on peut penser desservir directement Nice en laissant l'ouest du département. L'ouest du département aujourd'hui se développe dans l'intérieur, mais l'activité économique principale, qui est le tourisme, est sur le littoral. Dans tous les projets qui ont été présentés, j'ai bien compris qu'il y avait une gare ici à Cannes et que l'on pouvait aller en souterrain jusqu'à Nice. Je crois que ce projet mérite autant que les autres d'être développé.

### **Olivier KLEIN (CPDP)**

Effectivement, nous avons reçu un courrier de Monsieur Piel, auquel nous avons répondu hier. Premièrement, nous rencontrons le 18 mai les acteurs des Alpes-de-Haute-Provence pour voir avec eux comment on va s'organiser. Sur l'enfouissement, nous avons décidé de réunir le 3 mai les acteurs qui participent au débat (vous êtes tous cordialement invités à Marseille) pour faire le bilan à mi-étape du débat et, éventuellement, discuter ensemble des compléments d'étude à envisager. C'est dans ce cadre que l'on pourrait traiter vos demandes.

### **Roger GAILLAC (Cannes)**

Je partage ma retraite entre Toulouse et Cannes et j'ai participé il y a 15 ans à une association pour la promotion des LGV Atlantique Méditerranée Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice, Italie, Catalogne et Barcelone. La mixité des LGV fret/voyageurs est également une solution pour libérer en partie certains sillons au bénéfice des RER. En ce sens, il est encore un peu tôt pour arriver à un compromis. Le débat permet à chacun d'exprimer son scénario idéal. L'expérience que je voudrais apporter concerne la Catalogne. La LGV Barcelone-Perpignan est mixte. J'invite RFF et la SNCF à ne pas rester sur des positions de principe. Non seulement la ligne est mixte, mais en plus elle est en train d'être réalisée. C'est la seule qui soit financée actuellement. Appuyez-vous sur les exemples italiens et espagnols. Comment peut-on faire une ligne mixte ? Comment peut-on obtenir un partenariat public-privé ? C'est un groupe franco-espagnol de travaux publics qui a conçu la ligne et qui assurera sa construction et une grande partie de son financement. Je souhaite moi aussi que la ligne soit enfouie à Cannes. Monsieur le maire a évalué le coût de cet enfouissement à 70 millions/km, mais il faut tenir compte de ce que va rapporter la valorisation du foncier qui sera libéré. Je crois que les promoteurs concernés pourront participer au financement.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Premièrement, on a parlé de la question de la mixité de la ligne à St Raphaël le 14 avril. Monsieur Molinari nous a fait un exposé : il pourra intervenir puisqu'il est dans la salle. Mais je vous renvoie au verbatim de cette réunion.

Deuxièmement, sur le partenariat public-privé, nous organiserons un atelier pédagogique sur les questions de financement le 15 mai à Marseille.

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Vous êtes élu en charge de l'aménagement du territoire et des transports sur le territoire. Nous, nous sommes en charge d'un projet particulier de déplacement, la promotion du ferroviaire. Aujourd'hui, le système ferroviaire français est payé à moitié par le contribuable et à moitié par le voyageur. Il faut chercher de l'argent ailleurs. Il faut savoir que, sur le TGV Est, les deux tiers des sommes que l'Etat investit proviennent des bénéficiaires des sociétés d'autoroutes. Si l'on veut privilégier l'utilisation du ferroviaire dans notre région, il faut faire payer un peu plus cher la voiture. Autre exemple, aujourd'hui un camion qui franchit la frontière à Vintimille ne supporte aucun coût. Quand il franchit la frontière au Perthus en Espagne, il ne supporte aucun coût également. C'est ce qui permet de faire un projet financé par le privé. En revanche, lorsqu'il franchit la frontière dans les Alpes, il acquitte un péage de 140 euros. Si on mettait un péage pour les poids lourds qui franchissent la frontière à Vintimille, il serait possible de collecter 2 à 3 milliards d'euros. En faisant payer les voitures et les camions et en captant les plus-values foncières qui seraient permises par l'enfouissement, on arriverait à financer l'enfouissement.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Nous allons donner la parole à notre dernier intervenant, Monsieur Giudicelli.

**Monsieur GIUDICELLI (Union régionale vie et nature 06)**

Je suis là pour défendre le point de vue environnemental. Aujourd'hui, je me pose beaucoup de questions. Nous disons oui à la LGV, mais nous demandons qu'elle aille jusqu'à Vintimille et qu'elle soit compatible avec les critères environnementaux. Beaucoup de gens disent que la LGV, c'est pour le territoire, mais nous, nous disons que le territoire est aussi pour la LGV. Sur le coût, il est dit dans *Nice matin* que le coût de la ligne entre Gênes et Vintimille est de 30 milliards d'euros. Chez nous, on parle de 7 milliards d'euros. Je me pose des questions. Les Italiens sont plus riches que nous. Ou alors, le coût des gares est compris dans la somme. C'est une question que je pose.

Les soucis environnementaux, c'est d'abord le choix du tracé. Certes, il ne faut pas détruire les belles forêts, mais je crois que la priorité, c'est de ne pas nuire aux riverains. Pour le reste, on peut toujours admettre quelques sacrifices.

Par ailleurs, il faut restaurer les sites perturbés par les chantiers. Avec le temps, les choses se calment et des choses qui paraissaient très agressives au début sont très acceptables après. Le passage de la ligne classique dans l'Estérel, moi je trouve cela très beau. Pourtant, cela entame pas mal le paysage.

On a toujours peur que le TGV n'amène plus de touristes et n'accroisse la pression foncière. Cela dépend des élus et de ce qu'ils veulent faire au niveau du PLU, pour maîtriser les prix du foncier.

Un problème a été soulevé par une association parallèle à la nôtre, celui de la consommation électrique. Comme le département est limité du point de vue de la consommation électrique, est-il possible d'alimenter une nouvelle ligne TGV ? Il faut y penser.

Le problème des gares. Il me semble que deux gares suffiraient, mais je manque de données sur ce sujet.

La gare de Var Est pouvait être, à mon avis, une bonne gare de branchement pour envoyer des TGV. Mon idée était de couper une rame en deux : de faire passer une rame par le bord de mer et une autre directement vers Nice. On m'a dit qu'on pouvait la couper, mais que l'on n'arrivait pas à la raccrocher.

Sur la gare de la Bocca, je m'interrogeais beaucoup. Je me demandais comment on pouvait y arriver et en repartir, compte tenu de l'aéroport qui se trouve à côté, de la Siagne, de la densité de population. Maintenant, le problème s'est déplacé, puisque Cannes préfère la gare centrale, ce que je comprends très bien.

Sur la mise en souterrain, je comprends très bien le point de vue des représentants de la mairie de Cannes, mais je suis un peu perplexe, car faire une ligne enfouie à l'aplomb de la ligne actuelle pour arriver à la gare actuelle

### **Monsieur TONNER**

A côté.

### **Monsieur GIUDICELLI**

Si c'est possible, pourquoi pas ? Moi, je ne suis pas contre. A priori, cela m'étonne. Par contre, je suis opposé à ce que les espaces récupérés soient cédés à des promoteurs. Si on récupère le bord de mer, ce n'est pas pour le bétonner !

Sur la gare St Augustin, je m'interroge : comment fait-on ensuite pour aller vers l'Italie ? Je suis perplexe.

Il y a une certaine opposition entre les positions défendues par M. Icart et celles défendues par M. Tonner. Pour moi, les Alpes-Maritimes sont demandeurs de la ligne. Il y a 15 ans, le projet a échoué, à cause de la gare entre Marseille et Nice. Aujourd'hui, je pense qu'il faut d'abord qu'il y ait un accord au niveau des Alpes-Maritimes et qu'il y ait un projet d'aménagement dans les Alpes-Maritimes, entre Nice et Cannes. Il faut mettre à jour la DTA.

### **Lise MERMILLOD (RFF)**

Monsieur Giudicelli, vous avez donné un coût de 30 milliards d'euros pour la ligne en Italie. Ce n'est pas ce chiffre que j'avais en tête. Quelle est votre source ?

**Monsieur GIUDICELLI**

*Nice matin* il y a deux jours.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Cela fait beaucoup : cela fait deux fois le prix du Lyon-Turin, que l'on a du mal à financer à 2 pays.

**Alain SEGUIN (SNCF)**

En fait, à la gare Est Var, il est bien prévu qu'il y ait un raccordement ferré qui permette de passer de la ligne nouvelle à la ligne classique et la SNCF a prévu des débranchements de TGV complets et non pas coupés en deux qui quittent la ligne nouvelle et qui prennent la ligne littorale pour desservir St Raphaël, Cannes et Nice en centre-ville.

Comme vous le dites, il est facile de débrancher et il est plus difficile de raccrocher. Ce n'est pas forcément parce que les transporteurs ferroviaires sont mauvais. Quand il faut raccrocher deux trains l'un à l'autre, il faut être précis. S'il y a une source d'irrégularité quelconque sur l'une des deux branches, on la transfère sur le tronç commun qui suit le raccordement. La difficulté du raccordement pour un exploitant, c'est de cumuler les deux risques d'irrégularité sur un seul tronçon. Pourquoi pas, mais il faut être conscient de ce risque.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Je vous propose de reprendre la liste de nos questions, avec Madame Derbez de Cannes-la-Bocca.

**Madame DERBEZ (Cannes-la-Bocca)**

Premièrement, je suis surprise de l'investissement qui va être engagé par rapport au gain de temps. Deuxièmement, quand j'écoute les présentations officielles, j'ai l'impression que la région se limite au parcours du TGV. Troisièmement, je pense que l'intérieur de la région est en voie de désertification. Quels sont les projets de RFF en matière d'ouverture de lignes secondaires en dehors du TGV ?

**Lise MERMILLOD (RFF)**

Sur les déplacements vers la région PACA, il y en a déjà beaucoup aujourd'hui et, à l'horizon 2020, il y en aura encore plus. C'est plus de 150 millions de déplacements longue distance auxquels la LGV peut apporter une bonne réponse et plus de 720 millions de déplacements à l'intérieur de la région entre les communes de la région à plus ou moins longue distance et pour lesquels nous pouvons deux réponses grâce à la LGV :

- la libération de capacités sur la ligne classique : du fait du report des TGV, on développe une offre TER très performante du type RER ;

- les services intercity à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Les temps de parcours seraient très performants : Marseille-Cannes en 1 h 05 par exemple.

**Madame DERBEZ**

Vous ne répondez pas à ma question des départements qui ne sont pas desservis comme les Hautes-Alpes ou la Drôme Sud.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Vous posez la question de la desserte des zones peu denses.

**Madame DERBEZ**

J'ai lu que Mouans-Sartoux était une ville pilote pour l'ouverture de lignes secondaires. Quels sont les projets de RFF pour irriguer davantage le tissu régional, en dehors du parcours littoral ?

**Michel CROC (directeur régional PACA, RFF)**

Sur les lignes secondaires, notre région n'est pas trop mal placée au classement des régions françaises, puisque la ligne Cannes-Grasse a été rouverte. Il reste des lignes secondaires qui peuvent être utilisées pour desservir des zones éloignées du littoral, comme la ligne Carnoules-Gardanne, la ligne Cavailon-Pertuis, la ligne Orange-Carpentras. Si ces lignes secondaires sont rouvertes, ce sera pour mettre du transport régional. Cela fera l'objet d'une discussion entre la région, autorité organisatrice des transports régionaux et RFF. Le potentiel des lignes secondaires est effectivement un potentiel à utiliser. La desserte en car des zones plus éloignées est plutôt de la responsabilité des Conseils généraux, puisque ce sont les autorités organisatrices des transports routiers dans le département.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Pour reprendre la première question de la dame, avez-vous un indicateur d'efficacité de cet investissement ?

**Lise MERMILLOD (RFF)**

Il existe un indicateur au niveau national et européen qui permet de calculer la rentabilité socioéconomique d'investissement. Sur les 20 scénarios étudiés, ce ratio varie entre 2 et 5 %, sachant que la norme au niveau européen va tendre vers un seuil d'acceptabilité à 5 %. En dessous de 5 %, cela veut dire que le projet coûte trop cher par rapport à ce qu'il fait gagner. Les scénarios qui présentent le meilleur ratio sont ceux de la famille à deux axes, qui ont d'ailleurs été approfondis par RFF : ils offrent des bons temps de parcours sur longue distance et à l'intérieur de la région et ils présentent des coûts raisonnables, entre 5 et 5,5 milliards d'euros.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Nous sommes arrivés au bout de la liste des questions écrites. Je vais prendre maintenant des questions libres s'il en reste.

**Jean SIMON (Marina Unit)**

Nous sommes d'accord pour un enfouissement total de la ligne côtière car comment justifier la nécessité de créer une ligne en souterrain entre Cannes et Antibes et une ligne à ciel ouvert entre Antibes et Nice ? Quelle est la différence des habitants à droite ou à gauche d'Antibes ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Lorsque le projet d'augmentation de capacité de la ligne littorale dans les Alpes-Maritimes a été envisagé, pour offrir le service visé par le CPER d'un train TER omnibus toutes les 15 minutes desservant toutes les gares entre Cannes et Nice, les études ont montré qu'il fallait disposer d'une section à 3 voies suffisamment longue pour que les trains rapides puissent dépasser les trains lents. Les conclusions des études de RFF ont montré qu'il était beaucoup plus facile de construire une 3<sup>ème</sup> voie le long des deux voies existantes entre Antibes et Nice qu'entre Cannes et Antibes. C'est la raison pour laquelle il a été décidé au contrat de plan de construire la 3<sup>ème</sup> voie à l'endroit où il serait nécessaire de faire le moins possible d'expropriations, donc entre Antibes et Nice.

Dans le cadre des études de la LGV PACA, nous nous sommes re-penchés sur les possibilités d'augmentation de capacités de la ligne littorale sur le goulet d'étranglement entre Cannes et Antibes. Entre Cannes et Antibes, la densité urbaine le long des deux voies existantes est encore plus forte qu'entre Antibes et Nice. La réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie nécessiterait beaucoup plus d'expropriations qu'entre Antibes et Nice. Par ailleurs, cette 3<sup>ème</sup> voie entre Cannes et Antibes ne serait pas suffisante pour faire passer tous les trains.

**Jean SIMON**

Je vous remercie, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Quelle est la particularité entre les habitants à gauche et à droite d'Antibes ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Dans le projet de LGV PACA, il n'est pas proposé d'enfouir les voies existantes entre Cannes et Antibes.

**Jean SIMON**

Par conséquent, les réunions qui ont lieu en ce moment n'ont aucun intérêt pour la plupart des habitants de cette région. Vous arrivez à faire passer entre Antibes et Nice tous les trains dont personne ne veut. Sur la ligne Lyon-Marseille, il y a 6 sorties du TGV et pour l'arrivée à Nice, il y a une sortie du TGV entre Antibes et Villeneuve-Loubet, ce qui n'est pas logique. Il devrait y avoir

plusieurs sorties ou tout du moins l'enfouissement de la ligne côtière. C'est ce que réclament les habitants de la région.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Nous avons bien entendu la demande d'enfouir les voies existantes. Nous l'avons entendue dès l'enquête publique sur le projet de 3<sup>ème</sup> voie. Nous avons étudié la possibilité d'enfouir les voies entre Antibes et Nice. Le projet d'enfouissement des voies le long du littoral est un projet qui coûtera très cher : 7 fois le coût de la 3<sup>ème</sup> voie si l'on veut enterrer deux lignes et 12 fois le coût de la 3<sup>ème</sup> voie si l'on veut enterrer toutes les lignes. Après, qui finance ?

**Jean SIMON**

Quand on n'a pas d'argent, on ne fait rien ou on va ailleurs.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Il y a une volonté politique clairement exprimée aujourd'hui ici, il y a des besoins de déplacement très importants, le ferroviaire est une réponse, il y a une volonté politique de développer le ferroviaire. La ligne Cannes-Grasse a été rouverte il y a un mois, avec succès.

**Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréens)**

Monsieur le président, vous vous êtes fait l'écho d'une inquiétude sur une éventuelle concurrence entre les TGV et les TER. Or les TGV et les TER ne peuvent être que complémentaires. L'objectif est d'assurer des connexions judicieuses entre la future LGV et la ligne classique comme cela se fait dans certains secteurs, avec obligation de desservir les centres-villes. La plupart des personnes qui sont intervenues souhaitent la desserte des centres-villes et ne veulent pas la construction de gares betteraves.

Par ailleurs, je voudrais évoquer la question des tunnels. Pour des raisons de coûts, il faudra creuser des tunnels là où ils sont absolument indispensables. Cela veut dire que la LGV ne doit pas être complètement enterrée. Concernant l'enfouissement de la ligne historique, la question est plus délicate, car il y a des problèmes techniques et géologiques. En outre, si la ligne côtière était enterrée, les passagers des trains ne verraient plus le bord de mer.

Autre point, il faut assurer une bonne interconnexion entre la LGV et la ligne classique afin d'assurer des correspondances aisées et prévoir au moins deux raccordements entre la LGV et la ligne classique, l'un au niveau de Cannes et l'autre au niveau de Nice.

Enfin, la mixité, qui a été évoquée à la réunion de St Raphaël, pose des problèmes techniques et des problèmes d'exploitation.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

Quand j'ai fait état des craintes exprimées de concurrence entre le TGV et les TER, c'était à propos des financements. La question qui a été posée est celle de la capacité de la région à financer les TER et à continuer à les développer et à participer au financement de la LGV.

**Monsieur MOLINARI, GIR Maralpin**

Monsieur Truphémus, vous avez indiqué que les 3 voies ne seraient pas suffisantes pour écouler le trafic entre Cannes et Antibes. Pouvez-vous le confirmer ?

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Oui, il me semble que 3 voies continues de Cannes à Nice...

**Monsieur MOLINARI**

A Antibes, vous avez précisé.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Oui, à cet horizon-là, il y aurait une 3<sup>ème</sup> voie construite entre Antibes et Nice.

**Monsieur MOLINARI**

Si les 3 voies ne suffisent pas entre Cannes et Antibes, pourquoi suffiraient-elles entre Antibes et Nice ? Nous aimerions examiner les études que vous avez faites pour étayer cette indication.

**Alain TRUPHEMUS (RFF)**

Je pense que cette information doit être dans l'étude de capacité de la ligne littorale où, pour chacun des scénarios, les investissements nécessaires sur le réseau classique ont été étudiés. Dans le scénario dans lequel on raccorde la LGV avant Cannes, 4 voies sont nécessaires jusqu'à Antibes : je pense qu'une étude de capacité le montre. Au-delà d'Antibes, les 3 voies suffisent à écouler le trafic jusqu'à Nice. C'est une question de longueur, de différence de vitesse de train. Si vous voulez, on peut se contenter de 3 voies pour faire circuler la totalité du trafic si cette section à 3 voies où tous les trains passent n'est pas trop longue, mais sur une section à 3 voies qui est très longue, où tous les trains coexisteraient, il y aurait des problèmes.

**Bernard GYSSELS (chef de projet LGV PACA, RFF)**

En fait, entre Cannes et Antibes, on confirme que c'est un tronçon à deux voies. C'est cela l'ambiguïté qui a été soulevée tout à l'heure.

**Olivier KLEIN (CPDP)**

S'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie de cette soirée que nous avons passée ensemble. Nous étions 75 environ ce soir. Les temps de parole ont été à peu près équilibrés entre la salle et la tribune. La prochaine réunion de proximité aura lieu à Cuers mardi prochain. Le même jour, le matin, à Marseille, il y a une réunion de bilan à mi-parcours avec tous les acteurs, à laquelle vous êtes tous cordialement invités. Bonsoir.