

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Cannes le 28 avril 2005

I. Introduction

Didier COROT, paysagiste, membre de la CPDP LGV PACA rappelle les rôles respectifs de la CNDP et la CPDP ainsi que les grands principes du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme la CPDP, une commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Son objectif n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Le débat public est progressif : il se compose de trois réunions de lancement, trois auditions publiques, huit réunions thématiques, un atelier pédagogique sur le financement du projet, seize réunions de proximité et trois réunions de synthèse. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Olivier KLEIN, membre de la CPDP, dresse un bilan du débat public, qui révèle une forte participation des citoyens depuis son lancement en février 2005. Il rappelle que des études techniques ont été engagées, tant par la CPDP que les acteurs du débat. Il fait par ailleurs état des remarques récurrentes relevées ainsi que des remarques propres à chacun des trois départements.

La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de l'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet, la population s'inquiétant par ailleurs des impacts environnementaux d'une telle réalisation. Le thème de l'implantation des gares et de leurs fonctions soulève de nombreux questionnements. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. 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. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV PACA répond à un projet d'aménagement urbain mais des inquiétudes existent quant à Vallée de l'Huveaune et Cuges-les-Pins. Dans le Var, la population a exprimé une opposition de principe, faisant part de ses inquiétudes sur la pérennité de l'agriculture et surtout la viticulture, contestant l'implantation d'une gare à Cuers et demandant la réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne). Dans les Alpes-Maritimes, bien que l'opportunité du projet soit unanimement reconnue pour répondre au besoin de désenclavement du département, certains

lui reprochent son manque d'ambition et souhaitent un prolongement vers l'Italie et une troisième voie dédiée aux TER.

II. Présentation du projet par Réseau Ferré de France

Michel CROC, Directeur régional de RFF, rappelle que ce projet est mené sous l'égide du Préfet de Région, avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et satisfaire les attentes du plus grand nombre. La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce double problème en offrant la grande vitesse et la grande capacité.

Bernard GYSSELS, Chef de projet RFF, confirme l'intérêt des enjeux que sont la grande vitesse et la grande capacité. La grande vitesse permettra d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région et de rapprocher les grandes villes de l'arc méditerranéen. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice; les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture. La grande capacité permettra de répondre aux problèmes de saturation de la ligne Marseille-Vintimille. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales. Afin de mieux servir la région, vingt scénarii ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée Marseille, Toulon, Nice.

Les scénarii qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes de desserte : trois de ces scénarii, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. La LGV PACA doit constituer une amélioration aux transports ferroviaires pour une offre satisfaisant une très large clientèle et une alternative à l'avion et la route tout en desservant les centres-villes. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires pourront être accueillis, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. La LGV PACA permettrait un gain de temps d'une heure pour le trajet Paris-Cannes ou Paris-Antibes et une heure trente en envisageant la création d'une gare dans le triangle Antibes-Cannes-Grasse. La SNCF souhaite articuler l'offre LGV avec le développement des TER du Conseil régional pour un maillage efficace. Elle entend

continuer à desservir les gares d'Antibes et Cannes, mais réfléchit également à la création de gares nouvelles :

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

Lise MERMILLOD (RFF) présente les avantages de la LGV PACA par rapport aux autres modes de transport. La LGV permettrait la mise en service des trains inter-régionaux à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région. Ces trains circuleraient alternativement sur la ligne classique et la ligne nouvelle. Ainsi, la plupart des temps de parcours à l'intérieur de la région seraient diminués de plus d'une heure. La LGV PACA permettrait par ailleurs la mise en service de trois fois plus de TER, répondant au programme du Conseil régional qui souhaite, à partir de Cannes, des trains toutes les 10 minutes vers Nice et l'Italie et tous les quarts d'heure vers Grasse. En outre, les trains de marchandises locaux bénéficieraient de meilleures conditions. La LGV constituerait ainsi une alternative significative à l'avion et la route, non seulement en gain de parts de marché mais aussi en termes de pollution, de sécurité et d'impact sur l'environnement.

Alain TRUPHEMUS (RFF) décrit les différents scénarii de prolongement de la LGV PACA dans les Alpes-Maritimes en précisant que le scénario central proposé par RFF prévoit la construction de la LGV jusqu'à la troisième voie entre Antibes et Nice.

Bernard GYSSELS précise que le coût du projet de la LGV PACA est beaucoup plus élevé que dans d'autres régions du fait du relief des territoires traversés et de la densité de population, qui exigent entre 47 et 89 km de traversée en tunnel. Le but est de définir un projet au coût réaliste, générateur de financements propres.

Monsieur REYNAUD-PALIGOT soulève le problème du manque de sécurisation de l'alimentation électrique dans les Alpes-Maritimes.

Bernard GYSSELS précise qu'une étude succincte a été effectuée par RFF qui s'est par ailleurs rapproché de RTE (Réseau de Transport Electrique) pour définir le positionnement de sous-stations.

Monsieur GOUTARD s'inquiète de la pollution générée par l'important trafic routier vers les gares nouvelles, excentrées. Il souhaite l'utilisation des gares existantes, ou à défaut, une desserte des gares nouvelles par des bretelles et une ligne nouvelle dédiée aux TER.

Alain SEGUIN rappelle que les gares nouvelles se situeraient dans les Alpes-Maritimes à l'intersection des lignes existantes et dans le Var à l'intersection des lignes classiques. La gare de Saint-Augustin serait un pôle d'échanges doté notamment du tramway ou de transports plus courts vers l'aéroport.

III. La prise en compte du contexte environnemental (Isabelle RAULT, cabinet HANROT & RAULT)

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés

d'agglomération, sur des visites de terrain et des visites en hélicoptère. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux trois scénarii approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.). Le cabinet présente ensuite les caractéristiques de deux séquences paysagères : la vallée de la Siagne et les Collines de Grasse. L'exemple de la Vallée de la Siagne démontre la nécessité de jumeler les infrastructures et capitaliser les investissements pour concentrer et éviter les nuisances, la protection des unités habitées exigeant par ailleurs une implantation du tracé sur l'ubac. Les collines de Grasse, dont les enjeux environnementaux et historiques sont importants, posent le problème d'implantation des gares. Aussi, un projet de territoire est à concevoir autour de la gare, qui créera une centralité urbaine.

Monsieur MENARD suggère une gare nouvelle à Cannes-la-Bocca, ce qui pose cependant un problème de raccordement avec la ligne Cannes-Grasse.

Isabelle RAULT indique que les lieux d'implantation des gares nouvelles proposées ne constituent que des hypothèses, ce que Bernard GYSSELS confirme.

Alain SEGUIN admet la nécessité d'une réflexion commune et globale pour une desserte efficace.

Monsieur SIMON (Marina Unit) regrette que les sites du Parc de Vaugrenier et de Marina Baie des Anges ne soient pas pris en considération et déplore le silence de RFF sur ce sujet, malgré ses nombreux appels à Bernard GYSSELS.

Isabelle RAULT indique que ces territoires ne sont *a priori* pas concernés par le couloir ; Olivier KLEIN précise que l'étude paysagère n'a pas porté sur cette section.

IV. Interpellateurs

Monsieur TONNER, adjoint au Maire de Cannes, insiste sur l'intérêt de la LGV PACA pour le développement économique et touristique de Cannes. Aussi, le Maire de Cannes, défavorable aux « gares betteraves », souhaite une desserte en centre-ville. Pour la ville de Cannes, la LGV représente une opportunité de transport mais aussi d'aménagement du territoire. En outre, selon le tracé, Monaco pourrait être partenaire du projet.

Monsieur MARIE, délégué aux transports, confirme les propos de Monsieur TONNER en rappelant que Cannes représente 200 000 habitants et constitue la deuxième ville de congrès en France. Il considère que la LGV PACA doit répondre à une logique ferroviaire mais aussi urbaine, l'enfouissement étant une solution à ne pas négliger. Il estime par ailleurs que le projet de LGV PACA doit être envisagé comme une qualité de service offerte aux transportés.

Michel CROC démontre par quelques exemples que les gares excentrées accompagnées d'un projet urbain fonctionnent de façon satisfaisante.

Monsieur TONNER explique sa crainte de création d'un autre pôle d'activité hors la ville, ce qui est contraire à la Loi SRU. De plus, la communauté cannoise étant appelée à participer au financement du projet ; il semble logique qu'elle bénéficie d'une desserte efficace en centre-ville. En outre, il sollicite une meilleure desserte TER, indispensable pour répondre au protocole de Kyoto.

Alain SEGUIN indique que l'objectif de la SNCF est de répondre au mieux à la population, en essayant de desservir les centres-villes. Toutefois, desservir le centre-ville de Cannes selon les capacités envisagées (1,6 million de voyageurs par an pour 31 fréquences de TGV) ne serait pas possible actuellement par la ligne classique ; en outre, l'accès par autant de voyageurs risquerait de bloquer le centre de la ville.

Monsieur ICART considère que l'absence de limite urbaine entre Cannes et Nice implique l'utilisation de la voie ferrée littorale pour les liaisons de proximité urbaine, la ligne nouvelle devant être située au Nord, et permettre la desserte de Cannes et Nice. Il estime que de la capacité de la voie littorale améliorera la desserte de Cannes pour les touristes ou les congressistes arrivant à l'aéroport de Nice pour se rendre à Cannes.

Monsieur TONNER établit une distinction entre Nice, lieu de destination, et Cannes, lieu d'échanges. Il craint la suppression des bretelles d'échange vers Cannes pour des raisons financières, ce qui aurait des conséquences désastreuses pour cette ville. Il insiste sur le caractère attractif d'une desserte en centre-ville.

Monsieur PIEL, Vice-président du Conseil régional, considère les infrastructures proposées pour la circulation des trains régionaux insuffisantes. Il appartient au Département des Alpes-Maritimes de déposer un projet pour une desserte de Cannes et Nice. Il souhaite une desserte dans la Vallée de la Durance, l'enfouissement entre Antibes et Cannes de la voie PLM actuelle, la prise en compte de l'ouest du département, une gare à Cannes et un enfouissement de la ligne jusqu'à Nice.

Olivier KLEIN précise qu'une réunion des acteurs est prévue le 3 mai 2005 à Marseille pour envisager le cas échéant des compléments d'études.

Monsieur GAILLAC soulève le problème de mixité de la ligne pour la libération de sillons au profit des TER, de l'obtention d'un partenariat public-privé et de l'enfouissement des voies.

Olivier KLEIN rappelle la tenue d'une réunion thématique le 14 avril 2005 à Saint-Raphaël sur les transports de marchandises ; quant au partenariat public-privé, une réunion est prévue le 25 mai à Marseille. Michel CROC indique qu'une recherche de financement par les recettes autoroutières pourrait par exemple être envisagée.

Monsieur GIUDICELLI (GADSECA, URVN 06) se prononce en faveur de la LGV PACA dans les Alpes-Maritimes dans l'optique d'un prolongement jusqu'à Vintimille à terme. Il souhaite l'implantation de gares proches des centres urbains et considère que deux gares seraient suffisantes. Il estime intéressant un débranchement au niveau de Var Est avec la séparation en 2 rames du TGV, l'une direct Nice, l'autre passant par le littoral pour desservir Cannes et Antibes.

Quant aux impacts environnementaux, l'essentiel, selon Monsieur GIUDICELLI, est de réduire les nuisances pour la population, restaurer les sites dégradés par les chantiers, maîtriser les flux touristiques et la politique foncière, se préoccuper de la sécurité de l'alimentation électrique (déjà en limite). A propos de l'enfouissement, il n'y est pas opposé si l'on trouve les financements nécessaires mais il s'oppose à la récupération du bord mer pour des promotions immobilières. Les Alpes-Maritimes étant les premiers demandeurs de la LGV, ses responsables doivent s'entendre rapidement sur un schéma de principe. Or il note une certaine opposition entre les revendications de Cannes et de Nice qu'il conviendrait de lever. Enfin, il demande des précisions sur l'importance des coûts de réalisation de LGV en Italie, le journal *Nice-Matin* ayant avancé le chiffre de 30 milliards d'euros.

M. TONNER lui répond que Messieurs Peyrat et Brochand sont d'accord.

Alain SEGUIN précise qu'un raccordement ferré de la ligne nouvelle à la ligne classique est prévu à la gare Est-Var, avec des débranchement permettant une desserte de Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice dans les gares actuelles. Toutefois, il précise que les débranchements peuvent poser des difficultés de raccrochement en cas d'irrégularités sur un même tronçon.

V. Débat avec le public

Madame DERBEZ considère que l'investissement pour la réalisation de la LGV PACA est démesuré par rapport au gain de temps. Elle soulève le problème de l'enclavement des zones peu denses, qui resteront enclavées.

Lise MERMILLOD rappelle l'augmentation considérable de déplacements envisagée pour 2020, la LGV permettant d'y répondre efficacement grâce au développement des TER et des trains intercity.

Michel CROC ajoute que la région est bien dotée en lignes secondaires, des lignes restant à rouvrir pour les transports régionaux. Cette décision dépend d'une discussion entre la Région et RFF. Quant aux dessertes en cars des zones éloignées, elles relèvent de la compétence des Conseils généraux.

Olivier KLEIN demande s'il existe un indicateur d'efficacité d'investissement.

Lise MERMILLOD répond qu'il existe un indicateur national et européen de calcul de la rentabilité socio-économique des investissements : le taux de rentabilité économique. Comme l'a indiqué Bernard GYSSELS, la meilleure rentabilité est représentée par les scénarii à deux axes.

Monsieur MENARD fait part de son opposition aux « gares betteraves », qui présentent trop d'inconvénients, et de son souhait de la construction de tunnels en tenant compte des risques géologiques. Il fait remarquer que l'enfouissement de la voie sur le littoral ne permettrait plus aux touristes d'apprécier la vue de la côte. Enfin, il souhaite que soient prévus deux raccordements de la ligne classique au niveau de Cannes et Nice.

Monsieur SIMON souhaite connaître les raisons du non-enfouissement de la ligne entre Cannes et Antibes.

Alain TRUPHEMUS répond que l'insuffisance de trois voies entre Cannes et Antibes exige la création de deux nouvelles voies, ce qui implique un trop grand nombre d'expropriations. Il rappelle que le coût de l'enfouissement est de 7 à 12 fois plus élevé que la solution retenue par RFF.

Monsieur MOLINARI souhaiterait qu'on lui confirme que l'insuffisance de trois voies entre Antibes et Cannes concerne bien l'écoulement du trafic, et dans ce cas demande la communication des études.

Alain TRUPHEMUS répond par l'affirmative et l'invite à se reporter à l'étude de capacité de la ligne littorale. Il en ressort qu'après Antibes, trois voies suffisent pour écouler le trafic jusqu'à Nice car le tronçon n'est pas trop long, ce que Bernard GYSSELS confirme.