

# Audition publique du débat public LGV PACA à Nice le 17 mars 2005

## **Louis NEGRE, Conseiller général des Alpes-Maritimes**

Le Conseil général, la CANCA et l'Agence d'Urbanisme sont favorables à la réalisation de la LGV PACA. Le Conseil général considère que celle-ci doit en priorité constituer un relais du réseau grande vitesse vers Paris et devenir à terme un moyen de raccordement vers l'Italie. La LGV PACA devra permettre la liaison avec Paris en 3 heures 40 au plus, offrir un transfert modal de l'air vers le rail et proposer une offre TER cadencée toutes les 15 minutes. Toutefois, le territoire des Alpes-Maritimes étant exceptionnel et singulier, il exige une protection maximale, d'où la nécessité d'un passage de la plus grande partie du tracé en tunnel dans les Alpes-Maritimes. La réalisation de la LGV PACA doit tenir compte des enjeux en matière de développement durable telles que la maîtrise de l'urbanisation, la croissance démographique et la réduction des nuisances. Le Conseil général propose une ligne directe arrivant à Nice-Saint Augustin avec un débranchement à Cannes pour desservir Cannes et Antibes. Il demande la détermination d'un coût réaliste et sollicite à cet effet une expertise des différentes études. Il n'est pas opposé à un passage par Marseille si le temps de parcours entre Nice et Paris n'est pas rallongé, et si le coût n'est pas supérieur à celui envisagé.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP, souhaite des précisions sur la notion de « coût réaliste » ainsi que sur le co-financement éventuel du projet par le Conseil général.

Monsieur NEGRE précise que le budget de 5,5 milliards d'euros annoncé constitue une base de discussion ; un co-financement du Conseil général est envisagé dans des proportions non définies à ce jour.

En réponse à un membre de l'assemblée s'inquiétant du problème des liaisons longue distance, notamment avec les Bouches-du-Rhône, Monsieur NEGRE indique qu'il s'agit là d'un problème de cumul et d'organisation entre le trafic grande vitesse et le « cabotage ».

Monsieur TEISSEIRE, habitant de Cagnes-sur-Mer, soulève le problème de l'indemnisation des expropriations et du non-enfouissement de la troisième voie, étant précisé que l'enfouissement ne coûterait pas plus cher.

Monsieur TRUPHEMUS, responsable de études techniques-RFF, rappelle que l'étude de la Commission d'enquête montre que l'enfouissement coûte 7 à 12 fois plus cher que la solution proposée actuellement.

Monsieur BRUGEROLLES, membre de l'Association Nice horizon 2008, considère qu'il faut donner au projet de réalisation de la LGV PACA une dimension européenne, ce qui permettrait d'envisager un financement européen et une meilleure vision des lignes à réaliser. Il propose un réseau cellulaire de TGV et LGV à l'intérieur de la France, mais refuse de ne centrer le débat que sur la liaison Paris-Nice.

Monsieur NEGRE indique qu'il existe actuellement une forte demande de la population azurée pour une liaison vers Paris.

Monsieur COCHAT faisant état du problème de la montée des eaux à Villeneuve-Loubet, Monsieur CROC, Directeur régional de RFF, précise qu'il s'agit d'érosion et non de montée des eaux, dont la responsabilité relève de la DDE. Monsieur NEGRE précise que ce problème n'est pas négligé, des protections étant d'ores et déjà mises en place à Cagnes-sur-Mer dans le cadre de la requalification du littoral.

Monsieur PERNOUD, Président de l'Association Le train Avenir du Centre Var, déplore le tracé littoral soutenu par la Municipalité de Marseille, qui implique la création d'un tunnel de 20 km sous Marseille avec une gare à la Blancarde à 35 mètres de profondeur et un tunnel sous Aubagne. Il indique qu'une étude, qui n'a malheureusement pas été retenue, propose un décrochement à Avignon pour longer ensuite la Durance, ce qui assurerait une meilleure protection de l'environnement.

Claude VALETTE, Adjoint à la Mairie de Marseille, confirme à Monsieur NEGRE la nécessité de prévoir un raccordement avec l'Italie. Il s'interroge sur la saturation du couloir rhodanien et qualifie de désinformation les propos de Monsieur PERNOUD. Il se tient à la disposition de ce dernier pour débattre de ce point en privé.

Monsieur MARZOLF précise que le problème de saturation du couloir rhodanien ne se pose pas.

Monsieur GYSSELS, Chef de projet du débat public-RFF, rappelle que la traversée de Marseille en souterrain s'effectuerait sur une distance de 7 km. Aubagne serait également traversée en souterrain.

**Bernard NICOLETTI, Président de la Fédération régionale des Travaux publics et de l'Association syndicale libre du lotissement industriel départemental de Carros Le Broc**

L'Association de Carros Le Broc considère que le réseau maillé du TCSP et la LGV PACA doivent suivre une planification parallèle pour permettre un effet levier économique important et une adhésion de la population à la réalisation de ces projets. Monsieur NICOLETTI est favorable à la réalisation d'études pour un raccordement vers l'Italie, qui est essentiel ; ceci permettrait en outre d'envisager une participation financière monégasque. Toutefois, comme dans les Bouches-du-Rhône, un doute subsiste sur l'augmentation du trafic des TER, ce qui ne satisfait pas la population. Aussi, si le projet de réalisation de la LGV PACA est retenu à l'issue du débat public, il est indispensable de réaliser des études approfondies techniquement et financièrement sur les deux tracés actuellement retenus. En effet, la population doit pouvoir apprécier la différence entre les notions de prix et de coût.

Monsieur MARZOLF, Madame GOURMANEL, de l'ADEV ainsi que Monsieur TEYOL, habitant de Nice, interrogent les représentants de RFF sur la troisième voie entre Nice et Antibes et les problèmes de cumul de circulation des TER, TGV et fret. A ce sujet, Monsieur NICOLETTI s'inquiète d'une utilisation de la troisième voie différente de son rôle initial et demande une position claire sur ce point.

Monsieur GYSSELS rappelle que l'hypothèse retenue prévoit l'arrivée de la LGV entre Antibes et Nice sur la voie classique grâce à la réalisation d'ouvrages. En fait, les deux voies LGV viennent se

brancher sur les trois voies entre Antibes et Nice. Sur la voie orientée, un passage de quatre à six TER est prévu pour répondre au programme de développement du Conseil général. La voie centrale permettra le passage de trois TGV, trois trains intercités et le transport de fret si besoin ; l'intérêt de cette voie, qui est banalisée, est de pouvoir être utilisée dans les deux sens. La troisième voie entre Antibes et Nice permet le passage de TER supplémentaires ; l'existence de trois voies permet aux trains rapides de dépasser les trains lents et répond aux exigences régionales en matière de TER. Monsieur GYSSELS précise que la vitesse des TGV arrivant sur les voies littorales ne sera que de 130 km/h. Quant au raccordement vers l'Italie, le CIAT a bien précisé que l'objectif de la LGV PACA était avant tout une amélioration de l'accessibilité du Var et des Alpes-Maritimes depuis le nord pour une réduction du temps de parcours entre Paris et Nice ; les possibilités pour aller vers l'Italie peuvent néanmoins être étudiées.

Madame MERMILLOD, spécialiste du fret-RFF, précise qu'une augmentation du trafic ferroviaire du fret est à prévoir en 2020, le trafic des camions continuant à croître également. Cette évolution du fret vers l'Italie ne pourra être freinée que par l'application d'une politique volontariste limitant les transports routiers à Vintimille et le développement de modes alternatifs. Madame MERMILLOD précise que la mixité de la LGV PACA ne constitue pas une solution satisfaisante dans la mesure où elle ne pourrait se poursuivre en Italie.

Quant au prolongement de la LGV PACA vers l'Italie, Monsieur TRUPHEMUS précise que des études ont été menées ; quatre tracés différents ont été envisagés, ce qui implique un investissement supplémentaire. L'ensemble de ces scénarii, leurs coûts et leurs performances sont présentés dans le dossier-support et dans les études. A ce propos, Monsieur TRUPHEMUS précise que les études réalisées ne pouvant appréhender toutes les questions sur l'environnement, des provisions sont prévues. Quant aux analyses effectuées par les bureaux d'études SCETAUROUTE et SETEC, une harmonisation des estimations entre les deux a été réalisée.

### **Jean ICART, Président de la Commission transport et Déplacement**

Compte tenu de la saturation de la bande littorale urbaine, de l'ancienneté de la voie ferrée, de l'asphyxie de la zone de Carros, de la Vallée du Paillon et de Sophia-Antipolis, Monsieur ICART propose l'utilisation de la voie ferrée existante pour la circulation d'un métro permettant des liaisons intra et inter-urbaines. Il considère qu'il n'existe actuellement aucune réponse alternative au trafic routier. En effet, l'augmentation des fréquences des TER ne constituera pas une véritable alternative tant qu'elle ne sera pas cadencée efficacement. Monsieur ICART propose une antenne au niveau de Marineland, permettant une liaison avec Sophia-Antipolis et une offre cadencée vers l'aéroport ; dans la plaine du Var, il préconise un réseau maillé du RER en surface à partir de la gare multimodale. Pour « aérer » la bande littorale, il estime qu'il faut une voie littorale réservée au transport urbain de proximité d'une part et une voie ferrée au nord d'autre part. Cette proposition est à chiffrer. En tout état de cause, la LGV doit arriver à Saint Augustin.

Madame MERMILLOD précise que la Région a prévu un système de TER s'apparentant à celui du RER à Paris, selon un cadencement de 10 à 15 minutes.

Monsieur ICART considère que l'omission de certaines communes (Sophia-Antipolis, Carros, l'Escarène, la vallée du Paillon) en termes de desserte et liaisons démontre bien que la vision de Nice et des Alpes-Maritimes en tant que technopole européenne n'est absolument pas prise en compte.

Monsieur FUSCO, de l'Université de Nice Sophia-Antipolis, interroge les représentants de RFF sur la compatibilité d'un cadencement de l'offre TER toutes les 10 minutes avec le réseau existant.

Un représentant de RFF répond que le problème du cadencement a été étudié par le Conseil général ; une cohérence des infrastructures est prévue.

Monsieur BRUGEROLLES partage l'opinion de Monsieur NICOLETTI sur l'appréciation des notions de coûts et de recettes : il convient d'étudier ce que les besoins peuvent générer comme recettes.

Monsieur TIBERI, habitant de Nice, invite les participants à adopter une vision à long terme du projet pour ne pas bloquer l'avancement du dossier. En outre, il estime que le projet d'implantation d'une gare multimodale à Saint Augustin, qui semble consensuel, doit être accéléré.

Un représentant de RFF indique que le développement du pôle de Saint Augustin devrait être réalisé dans quatre ou cinq ans, des études étant menées actuellement.

### **Monsieur GUEYDAN, représentant de la Ville de Cannes**

Malgré leur importance économique, Monsieur GUEYDAN constate que Cannes et le bassin cannois sont oubliés. Il est d'accord avec Monsieur TIBERI sur la nécessité d'adopter une vision à long terme du projet de réalisation de la LGV PACA. Il souhaite une véritable prise en compte de l'importance des masses démographiques et de la forte dépendance actuelle des Alpes-Maritimes en termes d'accessibilité. Il considère que le défi de la LGV PACA est quadruple : elle doit permettre une liaison Paris-Nice en 3 heures 30, un raccordement au réseau européen du sud, une alternative significative au mode de transport de la population et un respect du cadre de vie. La Ville de Cannes veut se positionner de façon dynamique et propose en conséquence une arrivée de la LGV par l'Estérel, puis une plongée en souterrain à Cannes pour rejoindre ensuite la troisième voie entre Antibes et Nice. Selon une étude, diligentée par la Ville de Cannes sur l'enfouissement de la voie ferrée actuelle, cette proposition paraît réalisable techniquement et en termes de coût.

Monsieur MARIE, représentant de la Ville de Cannes, confirme le souhait de la Municipalité pour que la LGV PACA passe à Cannes, le coût de la proposition, soit 1,5 milliard d'euros, n'étant pas disproportionné.

Monsieur MARZOLF demande la communication de cette étude afin de la diffuser sur le site internet de la CPDP.

Monsieur ROBIN, membre de Marina unit, se félicite d'une traversée en souterrain jusqu'à Antibes et demande une solution identique dans la zone entre Antibes et Nice.

Monsieur KINOLF, membre de la CCINCA et entrepreneur à Carros, regrette l'omission d'une liaison entre l'Ariane et Carros dans le projet du RER et insiste sur le raccordement avec l'Italie. Il considère que les points de désaccord existants ne doivent pas anéantir la réalisation du projet de réalisation de la LGV PACA car l'objectif principal est le développement de Nice et des Alpes-Maritimes vers l'Europe et non uniquement un problème de cadence de TER ou de RER.

Monsieur GYSSELS signale que la suppression de la voie littorale, suggérée par la Ville de Cannes, ne permettra pas de répondre à toutes les fonctionnalités.

Monsieur GUEYDAN précise que la faisabilité et le prix de l'enfouissement de la ligne littorale actuelle ont été uniquement utilisés pour envisager une solution similaire pour la LGV, les ratios étant pratiquement identiques.

Monsieur CROC confirme la cohérence des ratios, l'enfouissement étant de 7 à 12 fois plus cher que le passage en surface, comme l'a indiqué précédemment Monsieur TRUPHEMUS.

Monsieur NAUDET, membre de l'Association de défense de Vallauris, considère que la priorité est d'assurer une liaison en TGV entre Nice et Paris, mais avec un arrêt à Cannes, le problème du métro relevant d'un autre débat. Quant au débat sur le passage par Marseille, s'agit-il d'y passer ou de s'y arrêter ? Monsieur NAUDET propose une liaison directe Les Arcs-Aix-en-Provence permettant une liaison Nice-Aix-en-Provence ; une liaison éventuelle venant de Toulon et allant vers Marseille pourrait se greffer sur cette ligne en passant au sud de l'Arbois.

Madame ARCHAMBAULT, de la SNCF, rappelle que la mission de la LGV est double : permettre une liaison rapide avec le reste de la France et l'Europe, mais aussi desservir la côte.

Monsieur VALETTE rappelle que le TGV arrive actuellement à la gare Saint Charles ; la proposition consiste à utiliser le long tunnel allant de l'Arbois vers la « cuvette marseillaise », ce qui est plus avantageux en termes de trafic et d'environnement.

Madame ARCHAMBAULT précise que dans le projet de RFF, l'amélioration des temps de parcours permettra un volume de trafic important. Aussi, tous les TGV pourront assurer la liaison Nice-Paris sans passer par Marseille. En revanche, les TGV provence-province passeront par Marseille.

Jean MURON, retraité SNCF, rappelle l'existence à Marseille du tunnel Honorat, se dirigeant en six voies sur la gare de la Blancarde. Il émet l'hypothèse de construction d'une gare TGV sur l'emprise de la gare de la Blancarde, sous réserve du problème du nombre de voies.

### **M. CASALE, Réseau ferré italien (RFI)**

Monsieur CASALE informe les participants des travaux et stratégies actuellement menés en Italie concernant les possibilités de liaisons à grande vitesse avec d'autres pays européens, une ligne à grande vitesse entre Turin et Lyon étant notamment envisagée. Un intérêt particulier est également accordé par RFI au problème des flux de marchandises est-ouest. Parallèlement, un projet concernant la liaison Gênes-Vintimille, pour un coût de 33 milliards, vient d'être lancé pour permettre une amélioration ferroviaire autour de Gênes, des ports ligures et de la plaine du Pô jusqu'à Amsterdam. Le tracé entre Gênes et Vintimille sera mixte mais concernera surtout les passagers et les marchandises vers les zones côtières.

Monsieur ROBIN fait remarquer que les Italiens, en prévoyant la réalisation d'une ligne côtière souterraine, portent un projet ambitieux, notamment en termes de budget. Il s'agit là d'une grande différence avec les propositions françaises relatives à la liaison entre Antibes et Nice.

Monsieur MARZOLF relève l'absence de procédure de débat public en Italie, ce que Monsieur CASALE confirme. Toutefois, de nombreux débats publics entre les décideurs et la population ont lieu, la population devant donner son accord avant toute décision.

Monsieur MENARD, ancien délégué du Syndicat national des Usagers des Transports, membre des Amis du rail, interroge Monsieur CASALE sur la connexion avec le réseau français et sur la réelectrification de la ligne du Col de Tende.

Monsieur CASALE répond qu'il est disposé à débattre du problème de la ligne du Col de Tende. Il précise qu'aucune connexion n'est actuellement prévue entre Vintimille et la frontière.

### **Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN**

Le GIR Maralpin considère qu'il faut définir les devenirs du territoire et des villes avant d'aborder les questions de tracé, la LGV constituant l'ultime chance de *réaménager* le territoire de la Région en renversant le cours des errements antérieurs, ceux du "tout automobile". Le présent débat est d'autant plus opportun que débutera bientôt un autre débat public sur un contournement de Nice qui n'est autre qu'un projet de doublement autoroutier. Pour ce qui est de l'aménagement de l'ensemble de la Région Paca, les enjeux sont de deux natures, d'une part, la nécessité de restructurer et de reconstruire la conurbation sur les centrevilles, et, d'autre part, celle de juguler l'énorme accroissement des trafics routiers de transit international. À cette fin, le GIR Maralpin, se référant aux réalisations italiennes dont les lignes à grande vitesse (300 km/h) sont toutes compatibles avec le fret et desservent le cœur des villes, préconise une ligne à grande vitesse, majoritairement mixte (fret/voyageurs), reliant en chapelet le cœur des grandes agglomérations de la Région Paca au reste de l'arc méditerranéen. Sur la Côte d'Azur, la ligne nouvelle serait dédiée aux circulations à grande distance et de transit (voyageurs grande vitesse et fret afin de délester l'A8 des poids lourds), tandis que la ligne historique serait essentiellement dédiée à la desserte locale de la conurbation, selon un cadencement analogue à celui du RER parisien. Le coût de ces propositions est à appréhender à la mesure de l'importance des enjeux à court et à long terme. Monsieur MOLINARI précise en outre que les coûts des réalisations en Italie intègrent de nombreux aménagements annexes (gares, lignes de tramways, aménagements environnementaux et urbains, etc.), et se réfère à l'exemple de la Ville de Florence où le parti urbanistique a prévalu sur les préférences des administrations ferroviaires, lesquelles ont cependant consenti à financer partiellement le réseau de tramways urbains desservant la nouvelle gare.

### **Christine VIALATTE, membre de l'ADSPV**

L'ADSPV souhaite attirer davantage de touristes dans le moyen pays grâce à un TGV efficace, disposant de sa propre voie, ne passant ni en centre ville ni en aérien. Pour prévoir les risques d'érosion maritime, le TGV ne devra pas suivre le littoral méditerranéen entre Cannes et Nice mais un tracé direct enterré dans cette partie, passant au nord de Cannes avec une gare à Mouans-Sartoux, une autre à Lingostière-Saint Isidore puis à Saint Roch. Madame VIALATTE souhaite une réétude du tracé de la LGV PACA par un cabinet indépendant et une poursuite de la ligne vers l'Italie (avec apport de subventions européennes si possible), même si la SNCF s'y oppose. Elle souhaite également que les deux lignes existantes soient réservées aux TER la journée, selon une cadence de 15 minutes, et au fret la nuit. Elle est défavorable à la création d'une gare multimodale à Saint Augustin car il s'agit d'un site inondable. En conclusion, elle demande un tracé rapide avec des portions enterrées et une gare multimodale sûre offrant une connexion possible avec l'Italie.

**Jean-Claude FROMENT, membre de l'ADEV**

L'ADEV propose la réalisation d'une voie ferrée dans le moyen pays, de l'Estérel vers Nice, afin que le TGV ne passe pas sur la voie littorale. Cette solution permettrait de disposer d'une voie de secours en cas d'incident sur la voie littorale et d'augmenter la zone de chalandise en créant une gare intermédiaire. L'ADEV est défavorable à l'installation de la gare littorale à Cannes-la-Bocca en raison d'une insuffisance de la réserve foncière pour l'accueil et le parking des véhicules. Une liaison entre Cannes et la ligne proposée peut être envisagée afin de permettre à quelques trains seulement d'emprunter quotidiennement le tracé littoral pour desservir Antibes-Ville et Cannes-Ville.

**Brigitte GOURMANEL, ADHEC ADECOHA**

Brigitte GOURMANEL, au nom de l'ADHEC et de l'ADECOHA, considère que la LGV PACA doit être envisagée selon une dimension internationale pour permettre le désenclavement économique de Nice et des Alpes-Maritimes, gage d'un développement équilibré et durable de la Côte d'Azur dans l'espace européen. Elle invite les élus locaux, les représentants de RFF et ceux de RFI à engager rapidement des études sur la connexion transfrontalière indispensable avec l'Italie, qui de plus ouvrirait le projet aux financements européens. Elle souhaite une réponse précise sur le devenir des lignes historiques et considère que le projet de référence de RFF, qui prévoit la réalisation d'une LGV non mixte aboutissant sur la troisième voie banalisée Antibes-Nice promise à la population pour les TER, tient davantage de l'autoroute ferroviaire que du « métro de surface ». Elle soulève par ailleurs le problème du risque de saturation, en passant de 4 voies à 3 puis 2, et de toutes façons par l'augmentation de la différence de vitesse entre les TER et les convois rapides (TGV-Fret) permise par la 3<sup>ème</sup> voie, et renouvelle la demande figurant dans sa Contribution Ecrite du 15-09-04, concernant les seuils de saturation, notamment de la 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Nice

Elle soutient enfin que le coût ne peut en aucun cas limiter les choix dans la mesure où la logique du développement durable s'impose à tous et que l'amortissement des dépenses est inter générationnel, tout comme l'a été la première ligne de chemin de fer.

Madame MERMILLOD précise que trois études ont été menées en parallèle pour conforter les choix de RFF en matière de trafic.

Monsieur MARZOLF demande si l'idée d'un passage de la ligne par le moyen Var a été étudiée par RFF.

Monsieur TRUPHEMUS rappelle que le prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie en contournant l'agglomération niçoise est une solution qui a été envisagée et chiffrée.

Monsieur JOVER, Président de l'ADEV déplore que le cahier d'acteur de l'association ne soit pas encore édité.

Philippe MARZOLF précise que ce cahier d'acteur est en cours d'impression.

Madame GOURMANEL fait part de son incompréhension quant à la distorsion des coûts entre **l'enfouissement de la 3<sup>ème</sup> voie Antibes-Nice estimé de 1.5 à 2.7 milliard Euros, et le prolongement souterrain des 2 voies LGV d'Antibes à Nice-Centre pour 650 millions d'euros.**

Elle souhaite aussi connaître les solutions envisagées pour résoudre les problèmes de blocage des caténares par le sel marin.

Monsieur TRUPHEMUS rappelle que le coût de réalisation de la troisième voie sur 20 km entre Antibes et Nice est de 225 millions d'euros ; d'après l'étude de la Commission d'enquête, la mise en souterrain de deux voies pour la circulation des TGV et trains de marchandise coûterait 1,4 milliard d'euros. Dans les études réalisées, selon les deux hypothèses envisagées, la différence de longueur de ligne à construire est de 10 km et non de 20 km. Cela explique sans doute la différence de coût. En tout état de cause, le projet de troisième voie commence en gare d'Antibes et va jusqu'à Nice-Centre.

Monsieur GYSSELS précise que la troisième voie est faisable en « rippant » sur les voies actuelles.

### **Monsieur GIUDICELLI, Union Régionale Vie et Nature-PACA (GADSECA pour le 06)**

En se plaçant sur un plan strictement environnemental, l'URVN-PACA considère que le projet de réalisation de la LGV PACA est positif en termes d'effet de serre, mais s'inquiète des impacts environnementaux sur les sites traversés, en particulier lors de sa construction avec des problèmes tels que l'évacuation des déblais. Elle estime que la question du temps de parcours entre Nice et Paris n'est pas fondamentale (moins de 4 heures, ce qui n'écarte pas le passage par Marseille). Elle préconise un système d'interconnexions TER / TGV très souple afin de maximiser le nombre de dessertes, insiste pour que le dispositif d'intermodalité soit intégré au plus tôt dans les plans des collectivités territoriales (cf les SCOT, PDU et PLU) et demande une accélération des délais en ouvrant la ligne par tronçon sans attendre son achèvement. Sur la question du fret, elle doute que la « magistrale Eco fret » par la Maurienne suffise à dissuader les poids lourds de continuer à emprunter le littoral et réclame en conséquence de poursuivre la recherche de solutions. Au niveau des Ales-Maritimes, elle critique la possibilité d'atteindre Nice à partir de la gare d'Antibes par les 3 voies classiques (risques divers dus à la proximité du rivage, nuisances sonores excessives, capacité de trafic limitée). Ceci l'amène à suggérer un tracé plus au nord et peut-être ainsi de placer la gare TGV de Nice au niveau de St Roch (proximité de l'A8, du port de Nice...).

Monsieur FUSCO, de l'Université de Nice Sophia-Antipolis, souhaite des précisions sur les sillons, le fret, le cadencement des TER et la liaison avec l'Italie en passant par Monaco.

Monsieur TRUPHEMUS indique que tous les scénarii présentés au débat sont compatibles avec la desserte en TER souhaitée par le Conseil général, en permettant parallèlement une amélioration de l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur.

### **Gilles CARTIER, SNCF**

La SNCF, en tant qu'acteur et partenaire du projet de LGV PACA mais aussi transporteur et maître d'ouvrage de ses installations propres, a réalisé les études de prévisions de trafic grandes lignes, l'offre de dessertes, l'impact du projet sur le fret et l'opportunité de création des gares nouvelles. Les enjeux à respecter sont la réduction des temps de parcours en alliant rapidité et proximité ainsi que le rapprochement des métropoles européennes et régionales avec une amélioration de l'offre intercity. Par ailleurs, le développement des gares doit améliorer l'accessibilité au TGV. Il faut travailler sur la fonctionnalité des gares, préserver les capacités de développement du fret et s'assurer de la robustesse de l'exploitation. Gilles CARTIER précise que les études actuelles



démontrent qu'une ligne mixte n'est pas appropriée. Enfin, il indique que la politique de péage sera à étudier avec RFF pour la mise en place des infrastructures.

Monsieur BRUGEROLLES considère que le projet doit être associé à une demande solvable en impliquant des acteurs pour lesquels ce projet répond à des besoins directs.

Monsieur LEBOFF, Directeur délégué au développement des grandes lignes SNCF, précise que la politique de péage dépend de l'importance des temps de parcours et du trafic, mais aussi des charges d'exploitation.

Madame MERMILLOD indique que la rentabilité est évaluée selon des calculs normalisés. Quant au financement, les règles ne sont pas encore arrêtées, mais un co-financement, tel que pratiqué sur la LGV Est, peut être envisagé.