

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

Ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP LGV PACA

Seront auditionnés aujourd'hui Louis Nègre, Conseiller général des Alpes-Maritimes, Bernard Nicoletti, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics, Jean Icart, Président de la Commission Transports et Déplacements du Conseil Général, Monsieur Marie et Monsieur Gueydan pour la ville de Cannes, Monsieur Casale, du Réseau Ferré Italien, Jacques Molinari pour le GIR MARALPIN, Christine Vialatte pour plusieurs associations, Jean-Claude Froment pour l'ADEV, Monsieur Giudicelli, Union Régionale Vie et Nature, et Gilles Cartier, de la SNCF.

Je vous rappelle que dans le cadre du débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public sur le projet LGV PACA, vous avez déjà eu des réunions générales de lancement. Les auditions publiques, c'est une manière pour les acteurs qui se sont inscrits, ou le grand public, de pouvoir s'exprimer avec un peu plus de temps puisqu'ils ont chacun dix minutes pour faire part de leurs points de vue, avis et positions. Ensuite, la Commission leur pose des questions de compréhension sur ce qui est exprimé. Le public peut également poser des questions.

Je vous propose donc que l'on démarre très vite, pour que l'on ait vraiment dix minutes d'exposé, et après, dix minutes de questions avec la Commission et le public.

Auditions

Louis NEGRE, Conseiller général des Alpes-Maritimes

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, merci pour cette présentation au nom du Conseil Général des Alpes-Maritimes, également en partie au nom de la CANCA et aussi au niveau de l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes.

Très rapidement, on va faire une présentation très courte, succincte, parce que nous avons à faire ici à un public de connaisseurs et de spécialistes qui suivent ce dossier depuis de très nombreuses années, et encore un peu plus -je dirais- depuis quelques semaines.

Voilà donc la première carte qui va apparaître. Vous voyez quelles sont les priorités que nous estimons souhaitables et nécessaires. C'est effectivement de se relier avec le réseau à grande vitesse vers Paris, puisque c'est la capitale. C'est vers là que nous avons près de trois millions et demi de passagers qui prennent aujourd'hui l'avion, et qui sont susceptibles demain au moins en partie, de prendre le train. Nous considérons, au niveau du Conseil Général, au niveau de la CANCA et au

niveau de l'Agence d'Urbanisme, que nous avons une vision trop courte. Nous estimons qu'il est souhaitable, nécessaire, voire indispensable, sinon en première phase, de prévoir d'ores et déjà le raccordement avec l'Italie. Nous avons la chance d'avoir nos amis italiens ici, et je préciserai tout simplement que la ligne à grande vitesse française est à quelques 190 kilomètres de Nice et qu'à quelques dizaines de kilomètres de Nice du côté italien. Il y a donc là un vrai débat. Nous manquons d'ambition dans ce projet, à travers une vision qui s'arrête aujourd'hui du côté de Nice, et nous souhaitons aller plus loin.

Le constat, vous le connaissez. C'est une très mauvaise accessibilité ferroviaire des Alpes-Maritimes et de l'Est varois. Encore une fois, le réseau à grande vitesse est vers Paris. Deuxièmement, c'est une agglomération azurée qui compte plus d'un million d'habitants, qui est en fait la cinquième au niveau français, et qui est donc, malheureusement aujourd'hui, la plus mal desservie des métropoles françaises. C'est aussi un développement des Alpes-Maritimes qui supporte un couloir de transit international qui continue à augmenter, avec les poids lourds, au nombre aujourd'hui de 1,2 million de passages de poids lourds à Vintimille, avec une progression estimée en 2020 de plus de 50 %, c'est-à-dire des chiffres très, très élevés. On a en plus des infrastructures existantes qui sont saturées, ou proches de la saturation. Et avec ça, on a le deuxième aéroport français, qui a une vocation internationale, et qui n'a pas de possibilité d'extension. Je ne vous parlerai pas de l'autoroute, vous la connaissez aussi bien que moi, elle aussi est très chargée. Elle présente en plus un degré de dangerosité important. Et une infrastructure ferroviaire des années 1864, qui n'a pas changé, qui est complètement saturée. Par ailleurs, nous avons une croissance forte des besoins de déplacement internes et externes. Sur l'image suivante, vous avez donc une représentation de la France, au niveau géographique, et on enchaîne immédiatement avec une autre carte de la France. Cette fois-ci, vous voyez les délais pour rejoindre la capitale : entre Paris et Nice, vous constatez que nous avons quelques difficultés. Nous sommes complètement décentrés au niveau des transports. C'est dire que cette accessibilité est bien insuffisante, et que vous preniez l'est, que vous preniez l'ouest -je ne parle pas du nord- vous allez beaucoup plus rapidement à Paris que si vous venez de Nice. Mais vous le saviez déjà. Ceci explique d'ailleurs pourquoi nous sommes très favorables au TGV. Je ne l'ai pas dit, mais je vais l'annoncer : le Conseil Général, la CANCA et l'Agence d'Urbanisme sont favorables à cette ligne LGV, et pensent que c'est une nécessité absolue, compte tenu du constat que nous venons de faire.

Le contexte, c'est un territoire exceptionnel et singulier. Et à partir du moment où on pose ce contexte-là, qui là aussi est un constat, automatiquement, cela va induire un certain nombre de conséquences au niveau de la création de cette ligne, et notamment la protection de l'environnement. Cette protection doit être maximale, c'est-à-dire que l'essentiel, la plus grande partie du trajet devra se faire, dans les Alpes-Maritimes, en tunnel. Vous avez vu également une grande qualité, l'importance des zones à risque, une très forte pression foncière, avec un développement économique spécifique. Vous le savez, la France est le premier pays touristique au monde. Et la première zone touristique de ce premier pays au monde, c'est la Côte d'Azur. Nous avons donc une prépondérance au tourisme international, deuxième destination après Paris ; nous avons Sophia-Antipolis, des pôles d'excellence... Bref, là encore, nous estimons que nous devons faire le choix du ferroviaire. Et que ce ferroviaire LGV demande d'être soutenu d'autant plus que - nous passons à la vue suivante- nous enchaînons avec les enjeux de développement durable. Nous ne sommes plus au 19^{ème}, ni même au 20^{ème} siècle. On est au 21^{ème}. On estime donc qu'il est nécessaire, désormais, lorsqu'on fait une grande infrastructure, qu'elle prenne en compte l'ensemble des enjeux de ce développement durable avec, pour les Alpes-Maritimes, des orientations aujourd'hui de maîtrise de l'urbanisation, d'une croissance démographique limitée. Mais on veut favoriser le développement économique et l'emploi. Bref, plus de qualitatif que de

quantitatif. On souhaite une meilleure accessibilité -je l'ai déjà dit- en interne-externe du département, de la métropole, du littoral, et on souhaite également réduire les nuisances, liées notamment au transit de fret international par la route.

Quant aux options du projet, je le répète, la priorité des priorités, pour les Alpes-Maritimes, c'est de rejoindre Paris dans le délai le plus court. Et avec Paris, c'est le raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen. La deuxième phase, là aussi, répétition, c'est une poursuite vers l'Italie. Soyons plus ambitieux de ce côté-là, et essayons de rejoindre le réseau à grande vitesse italien, sans doute avec une deuxième phase. Je crois qu'il serait irréaliste aujourd'hui de dire qu'on va directement à Ospedaletti. Entre l'irréalisme de dire qu'on va aujourd'hui à Ospedaletti et le fait de ne pas prévoir ce qui va se passer demain pour rejoindre l'Italie, il y a un fossé. Nous souhaitons que ce fossé soit comblé par des études de faisabilité. Nous souhaitons bien sûr un transfert modal de l'air vers le rail, sur la destination Nice-Paris. Je vous l'ai expliqué tout à l'heure. Nous avons un aéroport qui est bien sûr le deuxième de France international, qui est actuellement à plus de neuf millions de passagers, et qui doit atteindre dans quelques années -assez rapidement- les seize millions de passagers, auquel cas, il sera à saturation. Donc, l'intérêt de la Côte d'Azur, l'intérêt du département des Alpes-Maritimes, c'est de faire en sorte qu'on ait ce transfert modal qui en plus, au niveau du développement durable, ne serait que positif, de l'air vers le train. Et pour ça, il nous faut le parcours le plus rapide qui soit. Nous souhaitons également le développement d'une offre TER cadencée au quart d'heure, voire à dix minutes sur l'ensemble de la Côte d'Azur. On a à la fois un million d'habitants, un parcours sur 310 kilomètres, et en même temps une densité de population très importante, et une chance inespérée, unique, d'avoir au milieu une colonne vertébrale qui s'appelle les voies de chemin de fer existantes. Il faut donc utiliser cette possibilité. Nous souhaitons bien sûr améliorer nos liaisons est-ouest et notamment vers les offres grandes villes de la région PACA, et nous souhaitons une offre intra-régionale entre les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille.

Au niveau de l'Agence d'Urbanisme, pour vous donner une idée de nos réflexions, voilà ce que nous serions susceptibles de proposer, c'est-à-dire une ligne directe le plus rapidement possible, qui arrive sur Nice-Saint-Augustin, au plus près de Nice-Saint-Augustin. C'est la priorité des priorités. C'est le centre multimodal n°1 des Alpes-Maritimes avec, pour desservir tout l'ouest du département -comme on l'a fait d'ailleurs sur d'autres grandes lignes LGV- un débranchement à la hauteur de Cannes pour desservir Cannes et Antibes.

La ville de Cagnes-sur-Mer, qui s'exprimera tout à l'heure, souhaite ardemment être desservie. Ça se comprend tout à fait. Il faut savoir que les trois quarts des clients qui emprunteront cette ligne nouvelle entre le sillon Rhodanien et Nice seront originaires -semble-t-il- des Alpes-Maritimes. Il y a donc une nécessité de desservir également la gare de Cagnes.

Alors, il nous reste à faire un point que vous connaissez également parfaitement, sur les durées de parcours. Nous sommes calés, nous, sur 3 h 30, voire 3 h 40, suite à la discussion du Comité de Pilotage qui a eu lieu en juin 2004, et nous souhaitons ne pas dépasser ces 3 h 40, durée maximale.

Si je résume : 3h30-3h40, c'est quelque chose qui est fondamental pour le Conseil Général, la Communauté d'Agglomérations et l'Agence d'Urbanisme. Sinon, nous n'aurons pas de transfert modal. Encore une fois, les trois-quarts des clients de cette nouvelle ligne seraient originaires -semble-t-il- des Alpes-Maritimes. On souhaite être relié au réseau à grande vitesse vers Paris. On a aujourd'hui déjà plus de trois millions de passagers. Nous voulons une ambition plus forte, incontestablement plus forte vers l'Italie, où nous ne sommes qu'à quelques dizaines de kilomètres

de la ligne à grande vitesse. Nous souhaitons un coût réaliste de cette ligne. Si on fait exploser les coûts, on ne réalisera pas cette ligne-là. Et en même temps, il nous faut une protection maximale de l'environnement si nous voulons la réaliser. Donc, l'essentiel en tunnel. Enfin, le Conseil Général demande à ce qu'il y ait une expertise des différentes études qui ont été faites par les uns et par les autres, puisque nous avons quelques difficultés à nous y retrouver.

Je terminerai par nos relations avec Marseille, et je remercie ici, publiquement, notre collègue Claude Valette, adjoint au Maire de Marseille, Président de l'Agence d'Urbanisme, d'abord d'avoir suivi le débat, y compris ici, chez nous, et d'avoir avec l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes dont je suis le Président, des relations de confiance totale. Nous avons eu plusieurs débats entre nous, et nous avons bien compris, au point que Monsieur Gaudin, le sénateur-maire de Marseille, a écrit à Jacques Peyrat une lettre dans laquelle il dit : « *Je partage, Monsieur le sénateur-maire, votre sensibilité à la question des temps de parcours que vous considérez à juste titre comme déterminants dans la logique de partage modal avec l'avion.* » Le passage par Marseille, défendu par Monsieur Gaudin, sera aussi compétitif pour les temps de parcours vers Toulon et vers Nice que les autres solutions. Voilà ce que nous avons reçu comme message.

Alors, nous répondons : « *Oui, si vous tenez* ». Nous, nous ne sommes pas contre Marseille. Bien entendu. C'est aussi notre capitale régionale. Nous avons de bonnes relations, il n'y a aucune raison que ça change. Mais la priorité des priorités dans l'ordre décroissant des priorités fait que nous devons être reliés à Paris en 3 h 30 ou 3 h 40. Si nous arrivons en passant Toulon, en passant par Marseille, à faire ces 3 h 40 à un coût compétitif et une faisabilité réelle, eh bien, nous prenons. Mais, aujourd'hui, nous avons quelques difficultés. C'est pour cela que nous demandons l'expertise sur les différents dossiers. Mais notre position est totalement ouverte, et encore une fois, je remercie également la qualité et la teneur des discussions que nous avons eues avec Marseille.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP LGV PACA

Moi, j'aurai deux questions. On a bien compris, je pense : maximum 3 h 40, poursuite vers l'Italie en phasage... Qu'est-ce que vous nous répondez ? Vous parlez de coût réaliste, mais bon... Et la deuxième question, l'expertise sur les différentes études que vous demandez, qu'est-ce que c'est exactement ?

Louis NEGRE

Sur le coût réaliste, c'est le coût avancé aujourd'hui par RFF autour des cinq milliards. Il était difficile aujourd'hui d'avoir un véritable coût. Quand j'ai posé la question aux experts, ils m'ont dit « *C'est des ratios, c'est... On fait au mieux, mais, mais, mais... c'est autour des cinq milliards et demi.* ». Alors, il ne faut pas que ce soit quelque chose qui explose, parce qu'à ce moment-là, on ne réalisera pas, et on ne sait pas qui paiera, à ce moment-là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP LGV PACA

Le maximum, pour vous c'est combien ? Vous avez une idée ?

Louis NEGRE

Non, je n'ai pas d'idée. C'est en fonction du projet, en fonction de ce qu'on nous présentera quand on commencera à visiter. Aujourd'hui, on tombe dans des ratios, et je défie quiconque aujourd'hui, ici, autour de cette table de me dire quel sera le prix réel. C'est impossible.

Philippe MARZOLF

C'est par rapport au coût réaliste, par rapport aux financements possibles.

Louis NEGRE

Je sais. Nous partons sur une base entre 5 et 6 milliards d'euros, ça, je le sais. Voilà ce qui est annoncé. C'est sur cette base-là que nous discutons, aujourd'hui. Voilà ce que je sais. C'est la seule certitude que j'ai.

Philippe MARZOLF

Est-ce que le Conseil général est toujours co-financier... ?

Louis NEGRE

Le Conseil général, bien sûr. Le Conseil général et les collectivités locales que je représente, bien sûr participeront financièrement à partir du moment où nous sommes dans les coûts que je viens d'annoncer. Parce qu'à ce moment-là, il y a intérêt, puisqu'elles dépendent... Nous avons pris des fonctions, nous avons défini des objectifs, nous savons ce que nous voulons. Si nous rentrons dans ce cadre-là, il est normal... On sera bien entendu cohérent avec la logique avec nous-mêmes, nous participerons au financement. Il m'est impossible de vous dire à quelle hauteur aujourd'hui, on ne connaît pas le coût global. Mais il est clair que les collectivités locales suivront.

Philippe MARZOLF

Et sur les expertises des différentes études que vous demandez, est-ce que ce n'est que sur les scénarios que RFF a étudiés?

Louis NEGRE

C'est une nécessité pour nous d'y voir plus clair. Nous avons constaté qu'il y avait des divergences entre différentes études, et nous avons du mal à nous les expliquer. Alors on souhaiterait, effectivement, pouvoir lancer une expertise qui nous donnerait une impartialité de ces prévisions-là, de ces projets, pour qu'on sache exactement ce qu'il en est. Voilà.

Olivier KLEIN, Membre de la CPDP LGV PACA

On a bien entendu les projets, la liaison avec Paris, la liaison avec l'Italie... Tout se passe, en termes de priorité, pour les liaisons à longue distance. Mais à l'intérieur de la région, en particulier pour les liaisons avec les Bouches-du-Rhône, que se passe-t-il ?

Louis NEGRE

Je ne suis pas sûr que ce soient des liaisons à longue distance.

Olivier KLEIN

Non, simplement pas de TER de proximité.

Louis NEGRE

Prenons le cas de figure, il me semble avoir vu ça dans certains tracés. A Cuers, par exemple, rien ne vous empêche d'avoir une relation avec le TCSP, par exemple le TER de Toulon. Le problème, c'est que quand vous êtes sur la grande vitesse, vous êtes sur la grande vitesse. Si vous faites du cabotage, c'est autre chose. Si on arrive à faire les deux... Tout à l'heure, notre ami le directeur italien -dont je remercie la présence- nous expliquera peut-être les projets et possibilités Italie. Je crois avoir entendu parler d'un projet dans le centre de l'Italie... Mais le problème, c'est que, à force d'alourdir la barque, on arrive à des projets infaisables. C'est pour ça que je parlais d'être réaliste. Parce que si on fait des choses merveilleuses, fantastiques, mais impossibles à réaliser...

Je me suis battu, je le dis publiquement et un certain nombre de personnes le savent ici, pour enterrer la troisième voie SNCF qui traverse la ville de Cagnes-sur-Mer, dont je suis maire. J'ai cherché, et à tous ceux qui m'ont dit d'enterrer la troisième voie, j' ai dit : « *OK. Pas de problème. Trouvez-moi l'argent* ». Et ces gens-là, y compris des politiques importants, deux ans après n'ont toujours pas trouvé le premier euro pour enterrer la troisième voie. Moi, je suis monté jusqu'à Bruxelles. Je suis allé voir le ministre à Paris, et je suis allé à Bruxelles, avec deux cas de figure. On m'a dit que ce n'était pas une liaison internationale qui pouvait intéresser l'Europe, donc pas d'argent de l'Europe. Terminé. Donc, quand ça coûte dix fois plus cher, il faut bien dire aux gens : « *Attendez, y a qu'à, faut qu'on* », mais vous ne le ferez jamais. Et en attendant, on est bon pour les embouteillages en voiture.

Pierre TEYSSEIRE, Cagnes-sur-Mer

Pour moi, il y a deux choses. Effectivement, où trouver l'argent pour financer éventuellement si on enfouit et pour indemniser les gens qui seront expropriés ? A moins qu'on leur donne le franc symbolique. Ça, c'est la première chose, et justement, tout à l'heure, vous parliez de la troisième voie, vous parliez de l'enfouir éventuellement. La troisième voie, elle est prévue de toute façon complètement externe. Or en 2002, il s'avérait que les études qui avaient été menées à l'époque faisaient que ce n'était pas plus cher de l'enterrer que de faire de l'externe. Alors là, je ne comprends plus rien.

Louis NEGRE

Bonne question, si effectivement on peut avoir une réponse. Mais ce n'est pas Louis Nègre qui pourra vous la donner. Parce que c'est une découverte pour moi d'apprendre aujourd'hui qu'une ligne enterrée ne coûtait pas plus cher en 2002 que la ligne aérienne. On ne m'a jamais dit ça. On m'a toujours dit, et j'ai l'écrit du ministre, je peux le mettre... On m'a répondu : dix à douze fois plus cher. Voilà.

Philippe MARZOLF

Je peux demander à RFF de répondre par rapport à ce coût, et les possibilités d'enfouissement de cette troisième voie.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Je travaille sur les études techniques à RFF. Effectivement, au moment de l'enquête publique sur le projet de troisième voie littorale, une demande d'étude d'enfouissement de la troisième voie a été faite par la commission d'enquête. Cette étude a été réalisée, et cette étude a montré que le coût de l'enfouissement s'élevait sept à douze fois plus cher que le coût de la troisième voie.

Robert BRUGEROLLES, association Nice Horizon 2008

Evidemment, nous nous intéressons beaucoup aux liaisons ferroviaires qui pourraient arriver à Nice. Justement, j'ai pris ce mot général, de dire les liaisons ferroviaires qui pourraient arriver à Nice, car il ne faut pas non plus se focaliser -comme ça a été dit- uniquement sur Paris. Effectivement, on peut envisager l'Italie, mais je pense qu'il faut envisager le projet au niveau de l'Europe, envisager aussi vers l'Autriche, la Suisse, voir un peu ce qu'on peut faire, car le réseau français est trop étoilé vers Paris. Je pense que si on veut développer réellement les liaisons et ne pas perdre trop de temps en faisant des détours vers Paris, il faut essayer de voir avec les partenaires européens, qui pourraient d'ailleurs financer une partie des projets -nous avons donc là déjà une réponse sur les questions qui ont été posées tout à l'heure- qui pourraient d'ailleurs financer une partie des projets, voir quelles sont les meilleures lignes à réaliser. Si on pense faire une ligne souterraine, évidemment, ça peut être fait aussi bien en montagne qu'ailleurs. Je vois que donc là, il n'y a pas tellement de problèmes, les montagnes on peut les passer soit par des tunnels, soit faire des viaducs comme à Millau, on voit l'exemple...

Philippe MARZOLF

Excusez-moi, qu'est-ce que vous proposez, concrètement ? De passer par où ?

Robert BRUGEROLLES

Eh bien, il y a des cartes, il y a plusieurs possibilités, il y a plusieurs réseaux possibles. Il y a un réseau qui passe par Lyon et qui peut suivre les montagnes, mais nous avons aussi Turin... On peut faire aussi par la suite la Suisse... Lyon-Turin, et monter vers la Suisse ou l'Allemagne. Je pense donc que là, il y aurait énormément de choses à faire, et il y a d'autres liaisons qui pourraient

effectivement rejoindre Lyon à l'ouest, de façon à faire une espèce de cellule : Lyon vers Bordeaux, etc. Il faut arriver à faire un réseau cellulaire de TGV et de LGV à l'intérieur de la France. Et il ne faut pas toujours vouloir tout centrer sur Paris.

Philippe MARZOLF

Et pour Nice, vous ne pensez pas proposer plutôt de passer par Turin, et après Turin-Lyon ?

Robert BRUGEROLLES

Ça, c'est la partie italienne qui peut réaliser Turin... Mais il y a Grenoble, aussi... Moi je pense que...

Philippe MARZOLF

Comment vous allez savoir ?

Robert BRUGEROLLES

Eh bien, vous voulez qu'on fasse le plan tout de suite, là ?

Philippe MARZOLF

Non, vous tirez un trait tout droit, je suis d'accord, mais...

Robert BRUGEROLLES

Non, pas tout droit, mais enfin... Le plus droit possible, c'est sûr, avec des viaducs et des tunnels.

Philippe MARZOLF

D'accord. Donc, c'est un autre projet, ça.

Louis NEGRE

Simplement, une réaction par rapport à ce que vient de dire Monsieur. Nous avons examiné la possibilité de passer par l'Italie, et nous avons regardé, effectivement, en se branchant à Gênes, et ensuite sur Milan, puis Milan-Turin-Lyon. On constate que les temps de parcours qui pourraient en sortir, voire même un Nice-Turin tel qu'on l'a examiné à partir de l'année 2000, montre que les temps de parcours pourraient être à la limite plus courts en passant par Turin ! Mais, moi, je suis un réaliste. Je suis un politique qui constate... Moi, je veux bien qu'on aille se balader en Autriche, en Suisse ou au Liechtenstein, mais aujourd'hui, la population azurée va à Paris, avec 3,3 millions de passagers. On a une énorme demande à traiter. Notre boulot à nous, c'est de répondre à la demande.

Jean-Claude COCHIN, association des Sept Communes, à Vence

Je reviens sur l'enfouissement de la troisième voie qui est un des scénarios de RFF du TGV PACA. A-t-on pensé à la montée des eaux ? Je ne parle pas de Tsunami, je parle simplement de la montée des eaux. Je peux vous dire qu'on a vu, entre trente et quarante ans, la montée au niveau de Villeneuve-Loubet : la plage s'est réduite de 7 à 12 mètres. Nous sommes dans une affaire qui va nous mener à 2020. Il y aura donc encore une réduction de la plage entre Antibes et Cagnes-sur-Mer. Est-ce que ça a été pris en compte ?

Michel CROC, Directeur Régional RFF

Oui, ça se situe entre le port d'Antibes, jusqu'à Cagnes. Je pense qu'il s'agit plus d'une érosion de la plage. Il y a la nécessité de protéger la route, la nationale 98 et la voie ferrée de l'érosion par la mer que de la montée des eaux. C'est un grignotage de la plage.

La protection de la plage et de la nationale contre le grignotage de la mer est de la responsabilité de la Direction Départementale de l'Équipement. Dans la mesure où la voie ferrée est de l'autre côté de la plage, c'est une affaire de coopération entre la DDE et nous. Est-ce qu'il y a des gens de la DDE dans la salle ?

Louis NEGRE

Je me permets d'intervenir en tant que vice-président du Conseil général chargé des déplacements ; Je suis donc un peu ces dossiers. Nous avons effectivement un transfert des voies nationales qui aura lieu vers le département à partir du 1^{er} janvier 2006. A partir de là, nous sommes conscients qu'il y a un problème. D'ailleurs, le député et les Verts de ce secteur-là l'on soulevé également. Vous avez vu ce que je suis en train de faire à Cagnes-sur-Mer, eh bien on est en train de mettre des protections telles que les travaux que nous menons juste derrière doivent tenir. En tous les cas, tous les ingénieurs, tous les bureaux d'études nous ont dit qu'avec ce type de protection, on arrivait aujourd'hui à protéger tout ce qui se trouve derrière, et notamment la route.

Alors, peut-être le problème qu'on pourra se poser, c'est ce qui se passe dans le lit du Var ; ce qui nous manque, effectivement, c'est les plages qui rétrécissent un peu parce qu'on a de moins en moins de galets qui migrent sur l'ouest. Voilà le problème.

Philippe MARZOLF

On va prendre encore deux questions, et on passera à l'auditionné suivant.

Jean-Claude PERNOUD, Président Train Avenir du Centre Var

Je voudrais féliciter l'intervenant, parce que c'est la première fois que j'entends un homme politique demander à ce que vous veniez le plus vite possible ici, et que ça coûte le moins cher possible. Je pensais que ça n'existait plus chez les hommes politiques ! La ligne du bord de mer, la ligne littorale qui est soutenue par Falco et par Gaudin, va obliger un tunnel de vingt kilomètres sous Marseille, avec une gare à l'avant-garde de 35 mètres de profondeur, un tunnel sous Aubagne, alors que dans les études de RFF, il y a une étude qui a été faite mais qui n'a pas été retenue pour le

moment, qui consiste à décrocher - je pense - en dessous d'Avignon, de longer la Durance, et filer directement sur les Arcs. La ligne la plus courte étant en principe la plus rapide, la plus droite. D'autre part, on passe dans des terres qui ne sont ni AOC, ni terres agricoles, c'est-à-dire qu'on protège l'environnement au maximum. Je pense que ce serait une solution, surtout pour dans vingt ans, où actuellement le littoral est saturé, les études de l'INSEE prouvent que le centre Var, dans dix ans, sera saturé aussi, et dans vingt ans, c'est donc dans le haut Var, ou le bas des Alpes de Haute-Provence, que pourrait se situer une ligne dans de bonnes conditions.

Alors je suis content de votre intervention. Et je vous propose aussi, en attendant, d'électrifier Carnoules-Gardanne, ce qui permet de gagner vingt minutes pour les TGV qui déjà, aujourd'hui, depuis Nice s'arrêtent aux Arcs, et ensuite, filent directement à Paris, sans s'arrêter à Toulon, ni à Marseille.

(Applaudissements)

Claude VALETTE, adjoint au maire de Marseille

D'abord, je remercie mon collègue Louis Nègre, effectivement, des études et travaux que nous avons poussés en commun. J'ai retenu trois de ses priorités. C'est donc Paris-Nice en 3 h 40, pour lequel on pense trouver des solutions communes. Mais sur ce sujet, que penser de la saturation du couloir Rhodanien ? C'est un vrai problème qui est posé par la DATAR, auquel on répond mal. Tout va passer par ce couloir. C'est la première question.

Deuxièmement, aller vers l'Italie. C'est un combat commun. C'est aussi important pour toutes les métropoles du Sud. Là-dessus, on a un combat à mener ensemble auprès de l'Europe. Parce que là, l'Europe pourra nous apporter des fonds, indiscutablement.

Alors, l'autre question concerne l'état d'avancement aujourd'hui des études sur les travaux sur le passage de Nice à Vintimille. Pour le moment on en parle, mais est-ce qu'on peut aller plus loin, en tout cas ensemble, si jamais ce n'est pas prévu tout de suite par RFF ?

La dernière question, dire que le passage par Marseille, quand on entend ce que j'ai entendu... D'abord, ce n'est pas vingt kilomètres de tunnel, c'est faux. Il y a une désinformation sur ce sujet. Je ne vais pas en parler là, mais je suis prêt à en parler en aparté avec la personne qui s'est exprimée en dernier, parce que je crois qu'il faut l'informer vraiment, car elle connaît mal le dossier.

Philippe MARZOLF

Je réponds à la place de RFF, parce qu'il y a eu la même question sur la saturation du couloir Rhodanien. Ça ira plus vite si je réponds. Ils ont répondu à l'association de Toulon qu'il n'y avait pas de problème pour l'instant en tout cas, au moins jusqu'en 2025, qu'il n'y avait pas de problème de saturation du couloir Rhodanien, même si on augmentait de façon importante les TGV pour Nice et Toulon.

Bernard GYSSELS, RFF

Sur le scénario déjà approfondi qui passe par Marseille, simplement, deux petites précisions. C'est que la traversée de Marseille s'effectue par un tunnel de sept kilomètres sous Marseille, c'est-à-dire qu'il y a une partie en surface, un ouvrage souterrain long de sept kilomètres, et ensuite, vous êtes à nouveau en surface, avant d'arriver à Aubagne. C'est juste avant Aubagne qu'il y a un nouveau tunnel de prévu.

Louis NEGRE

Juste pour dire avec quel esprit nous abordons ce sujet. C'est un esprit encore une fois ouvert, nous nous rejoignons totalement avec la métropole marseillaise, pour aller et pour être plus ambitieux vers l'Italie, et je souhaite que d'ores et déjà, on examine le prolongement de cette ligne LGV qui doit arriver à Nice-Saint-Augustin ; d'ores et déjà, je souhaiterais que RFF nous dise ce qu'ils ont prévu pour, demain ou après-demain, enchaîner. Est-ce qu'il faut repartir de Nice centre, en passant par un souterrain après Saint Roch, pour aboutir le long de Monaco, puis Vintimille-Ospedaletti ? Est-ce qu'il faut passer un peu au-dessus, au niveau de Saint Isidore, et aller direct sur l'Italie ? Voilà ce que je souhaiterais pour alimenter un peu plus le débat, et surtout aller dans le sens que vous voulez qu'il soit.

Philippe MARZOLF

Pendant que le deuxième auditionné, Monsieur Bernard Nicoletti, se prépare pour venir jusqu'à la tribune, RFF va peut-être répondre, sur justement ces prolongements qui ont été étudiés ?

Bernard GYSSELS

Oui, ce que je propose, c'est qu'on y revienne pour laisser la parole au deuxième intervenant, mais tout simplement, sur cette carte, vous voyez les différentes possibilités dans les Alpes-Maritimes. Vous constatez, vous pouvez noter que sur cette carte, le projet, tel qu'il est proposé par RFF, c'est la flèche rouge qui arrive juste à l'entrée de Nice, à l'ouest de Nice. Je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir tout à l'heure, pour vous préciser l'ensemble des scénarios que nous avons étudiés.

Philippe MARZOLF

Je rappelle à tous ceux qui veulent poser des questions : c'est une audition publique, c'est donc normalement les auditionnés à qui on doit poser des questions. Sur le projet, vous pouvez poser des questions. Je vous rappelle qu'il y aura des réunions de proximité, dont Nice, Antibes, Cagnes-sur-Mer, etc., où là, ce sera vraiment plus les problématiques locales.

Je passe la parole à Bernard Nicoletti, qui est donc président de la Fédération Régionale des Travaux Publics.

Bernard NICOLETTI, Président de la Fédération régionale des travaux publics

Mesdames, Messieurs, bonjour. J'interviens en réalité sous deux casquettes, et la première, c'est celle de président de l'ASZIC, la Zone Industrielle de Carros le Neuf. C'est quand même 460 entreprises, 8 000 salariés. Pourquoi j'interviens d'abord sous cet angle-là ? Parce que je ne vais pas répéter ce qu'on a déjà dit (importance du temps de transport, importance du TGV capitale pour l'économie du département) mais plutôt donner quelques coups de projecteur et profiter effectivement des techniciens dans la salle pour peut-être avoir quelques éclairages particuliers. Au niveau de Carros où on se bat effectivement plus pour le TCSP et sur les tramways, en espérant effectivement, par rapport à la gare multimodale de Saint-Augustin, que grâce au foncier du train Nice/Digne/Saint-Martin-du-Var, on puisse avoir dans les dix ans à venir - parce qu'en fait l'intérêt, c'est les dix à quinze ans qu'il faut pour réaliser le TGV - un réseau maillé qui passe par Saint-Augustin. Il doit être fait en même temps et, concomitamment, produire un effet levier vraiment important et alléger le réseau routier.

L'important, c'est qu'effectivement - et ce n'est pas le domaine de RFF, je vous l'accorde, c'est le domaine de l'ensemble des pouvoirs publics - qu'il y ait une planification dans le plan de développement, qu'il y ait des garanties d'études de planification qui se fassent. Pour Carros, c'est clair. Ça l'est beaucoup moins pour Sophia-Antipolis, vu que ce sont deux communautés d'agglomérations différentes.

Ma première question est donc un peu celle-ci : on a entendu des explications sur les nouvelles lignes LGV, pour lesquelles il n'y a plus de gare au fil du train, mais les gares sont excentrées, un peu comme les péages d'autoroute aujourd'hui, puisqu'on sort de l'autoroute pour prendre le péage. On peut donc considérer effectivement que la gare de Nice, c'est cela. Il faut sept à huit kilomètres pour que le train ralentisse et arrive à zéro à Nice-Augustin, et sept ou huit kilomètres pour reprendre une vitesse normale. Par conséquent, mon prédécesseur l'a parfaitement dit, il faut que les études allant vers l'Italie, les tranches de travaux, les prévisions soient bien données comme information, qu'il y ait une grande clarté sur le projet, et que Nice-Saint-Augustin soit bien présentée comme une gare, non pas au fil de l'eau, mais une gare ultérieure avec l'hypothèse qu'un jour Venise-Barcelone s'arrêtera dans les Alpes-Maritimes, et file tout droit sur une ligne qui passerait au nord de Nice-Saint-Augustin. Or pour l'instant, il y a un doute sur ce sujet. Ce qui d'ailleurs amène des réactions tout à fait compréhensibles sur les gens qui habitent à proximité de la troisième voie. La troisième voie a été vendue comme étant une voie pour alléger les transports urbains entre Monaco, Menton et Théoule, et on voit difficilement trente-trois TGV, plus des TER GV Nice-Marseille se rajouter à ce trafic... (*Applaudissements*) ...S'il faut un branchement, il faut bien passer à un endroit pour arriver à Nice-Saint-Augustin, mais ça touche une tranche tout à fait réduite.

Cette notion de travaux annexes, je peux l'élargir - d'ailleurs, elle sort un peu de ma casquette de l'ASZIC - à l'ensemble de ce projet. Car lorsqu'on tourne un peu dans cette région, on entend les mêmes demandes : nos amis de la Durance qui disent : « *Mais nous, comment on va se rejoindre, à un endroit ou ailleurs ?* ». Je rappelle quand même que le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, il y a douze ans, s'était engagé à faire un TCSP rapide, on n'en n'a jamais vu la couleur. A partir de là, on a aussi Saint-Charles-Marignane, qui au même titre, doit être partie de l'intégration, de la réflexion. Il y a un TGV Cannes. Tous ces aspects de relations annexes qui inquiètent, ou gênent, ou freinent le dynamisme des gens, ne sont pas abordés, parce qu'effectivement, ce n'est pas le même maître d'ouvrage, et pas le même processus de financement. Il me paraît pourtant nécessaire que des réponses soient apportées, du moins dans la deuxième phase de la phase des études.

Donc un projet qui va jusqu'en Italie. Comment demander aux Monégasques de participer dès cette phase-là au financement si on ne leur répond pas que dans un certain délai, et de telle manière, Monaco sera branchée entre l'Italie et Nice ? Voilà donc les souhaits au niveau de l'aspect purement local.

Ma casquette Fédération des Travaux Publics, j'aurai peut-être des coups de projecteur un peu plus gênants à faire. Aujourd'hui, on ne va pas tourner autour du pot au niveau des tracés. Il y a deux tracés qui sont défendus par un maximum de gens, qui ont des logiques de défense tout à fait normales. Ce sont Sud-Arbois, Marseille-centre et il y avait une troisième voie possible qui était non pas Nord-Arbois, mais Nord-Aix, qui, à l'évidence, éloigne beaucoup trop Marseille intramuros des lignes internationales puisqu'il faudrait faire plus de vingt-cinq minutes pour redescendre à Marseille. On se doit donc de l'éliminer, ce qui veut dire qu'il n'y a plus que deux grandes voies de tracé à l'étude. Et là, vraiment, c'est le souhait du technicien qui le dit, de grâce, dans les deux ans qui vont venir, après la fin des débats publics, si le principe du TGV est retenu - et c'est une nécessité vitale pour les Alpes-Maritimes - il faut que les études soient faites de manière totale, approfondie sur ces deux tracés.

Je ne crois pas à un consensus général dans trois mois, sur un tracé, alors qu'on en est à de vagues études. C'est vraiment là où j'émettrai la plus grande critique, car les tracés ont été étudiés par plusieurs bureaux d'études qui n'ont pas la même manière. On a fait la remarque à RFF, qui a dit que ces bureaux s'étaient autocontrôlés. Moi, je suis dans le métier. Si vous imaginez que les bureaux d'études, qui ont devant eux un pactole de sept milliards de travaux, vont critiquer le voisin en disant que son étude n'est pas bonne, on est vraiment les derniers des nuls ! Le dernier tracé a été réduit de 400 millions d'euros en six mois. Si vous rajoutez - lisez le devis sur le Net, je n'invente rien - qu'il y a à chaque phrase de bureaux d'études des réserves : « *On n'a pas pris en compte tel projet d'environnement, on n'a pas pris en compte des travaux sur le réseau PLM traditionnel...* », on peut faire dire n'importe quoi aujourd'hui aux coûts définis. Or, ne nous trompons pas, c'est la ligne la moins chère qui sera retenue. On est à 30 % de collectivités locales qui vont payer : ça veut dire taxe professionnelle et impôts locaux. Or aujourd'hui, pratiquement, énormément de collectivités locales sont très endettées, certaines vont très bien, et on va donc avoir un vrai problème dans les dix ans : comment on va payer ? On ne peut pas jouer avec ça. Il faut dépenser quelques dizaines de millions d'euros dans les dix ans qui viennent en études détaillées - d'abord, ça permettra de donner une réponse à l'environnement, au voisinage qui s'inquiète toujours, et c'est comme ça qu'il y a des actions négatives inutiles qui apparaissent - il est donc impératif qu'il y ait une étude très forte là-dessus, au niveau des bureaux d'études.

Je vous ai parlé de l'Italie de manière importante, je vous ai parlé des deux tracés qui me paraissent aujourd'hui mériter une très forte étude, consensuelle, sur ces deux tracés, en sachant que c'est le prix à la fin qui l'emportera, sachant que le prix ne veut pas dire le coût. Ça peut être étonnant, mais le prix, ça veut dire qu'il y a un coût, et des recettes. Ce qui est étonnant aujourd'hui, c'est la question des recettes. Où sont-elles ? Elles sont dans les 3 millions de passagers, à peu près, qui peuvent arriver de Nice ; elles sont à Toulon, certainement ; elles sont internationales, si l'Italie est branchée dans un délai raisonnable. Elles sont relativement peu à Marseille, puisque Marseille a déjà le TGV. Ceci veut dire que les recettes, elles ne viennent pas des Bouches-du-Rhône, sauf effectivement entre un niveau de grande capacité régionale - c'est un point important aussi. Est-ce qu'on va demander à nos habitants, pour 15 minutes de moins, de payer 1,5 milliard d'euros la partie des finances locales sur un tracé ? On ne pourra pas avoir une adhésion des populations uniquement pour ce quart d'heure. Donc, il faut un effet levier économique de position de la Côte

d'Azur à l'international par rapport à son aéroport et son activité pour entraîner la totalité des populations. (*Applaudissements*).

Philippe MARZOLF

Pas de question forcément de notre part. Peut-être RFF ? Il y a eu plusieurs questions. On ne peut pas non plus parler cet après-midi que de la troisième voie. Mais peut-être, à un moment donné de dire clairement... C'est vrai que la troisième voie a été en enquête publique, tout le monde le sait, pour des questions d'amélioration de TER, métrazur même. Maintenant, la majorité sont branchés à ce niveau-là, il va donc y avoir quatre voie. Allez-y, expliquez, pour que les gens sachent clairement comment ça va se passer.

Bernard GYSSELS

C'est pour vous présenter les différentes possibilités dont on a parlé tout à l'heure sur les Alpes-Maritimes. (*Brouhaha*).

En ce qui concerne l'arrivée sur la troisième voie, vous savez que c'est l'hypothèse qui a été retenue, où le projet arrive entre Antibes et Nice, sur la voie existante. C'est un point entre Antibes et Nice. Il est évident qu'aujourd'hui les études de détail n'ont pas été faites, mais c'est l'hypothèse qui est retenue. On arrive sur la voie classique, entre Antibes et Nice. Alors bien sûr, il y aura des ouvrages pour rattraper la voie classique. En fait, vous avez la voie tubée qui vient se brancher sur les trois voies entre Antibes et Nice. Voilà le schéma qui est retenu aujourd'hui.

(*Brouhaha*).

Brigitte GOURMANEL, ADHEC

Comment allez-vous gérer la circulation des convois sur cette section Antibes-Nice, sachant qu'on part de quatre voies, on arrive sur trois. On cumule donc sur ces trois voies les TGV, les TER - dont on doit doubler le nombre, ne l'oublions pas - et le fret également sur toutes les grandes lignes. On nous a déjà annoncé que les voies étaient saturées. Cette troisième voie est un équipement de la désaturation - on est bien d'accord - et on va arriver maintenant à multiplier les convois sur cette section, sachant qu'ensuite, on passe à deux voies ! On passe donc de quatre voies à deux voies, en fin de compte ?

Bernard GYSSELS

En fait, on n'a pas quatre voies. J'ai expliqué que nous avons les deux voies de la LGV qui viennent se raccrocher sur les trois voies littorales. Comment cela se passe-t-il ? Sur ces trois voies qui ont fait partie d'une enquête publique 2002-2003, sur la voie orientée, nous allons faire passer...

De la salle

C'est quoi, une voie orientée ?

Bernard GYSSELS

La voie orientée... Si vous voulez, il y a trois voies, on va prendre celle qui est à l'extérieur, par exemple. Donc sur une voie extérieure, nous allons faire passer quatre à six TER omnibus qui répondent au programme de développement du Conseil Régional. Nous allons donc avoir sur cette voie orientée six convois par heure, en heures de pointe. Sur la voie centrale, la fameuse troisième voie dont on parle, qui va être banalisée, et qui, dans le sens de la pointe, est utilisée dans un sens, et elle va compléter les six TER omnibus qui sont sur la voie orientée en mettant trois TGV, trois intercitys, et le cas échéant, un sillonnage fret sur cette voie centrale. A l'inverse, quand la pointe sera dans l'autre sens, l'intérêt de la voie centrale, c'est d'aller dans un sens, et quand vous avez besoin de l'utiliser dans l'autre sens -comme elle est banalisée, c'est-à-dire qu'on peut circuler dessus en double sens- on peut l'utiliser lorsqu'on a besoin d'augmenter la capacité. A un moment donné donc : deux voies dans un sens, et deux voies dans l'autre, mais bien sûr, vous avez une voie centrale banalisée. Donc je n'ai jamais quatre voies. J'ai trois voies et j'ai deux voies qui arrivent, deux voies TGV.

Philippe MARZOLF

Deux voies LGV, trois voies, sur trois voies !

Bernard GYSSELS

Il n'y a que trois voies. Ça mériterait un petit croquis, mais...

Brigitte GOURMANEL

Simplement, je crois quand, physiquement, on a quand même quatre voies en amont, deux voies historiques, plus les deux voies de la LGV - on est bien d'accord - on passe sur trois. Il n'empêche qu'après Saint Augustin, on passe sur deux voies.

Bernard GYSSELS

La troisième voie nous permet de passer les TER supplémentaires pour que les trains rapides puissent dépasser un lent, et effectivement avoir le programme régional. Et ces trois voies permettront effectivement de recevoir la nouvelle ligne grand vitesse par les explications données.

Brigitte GOURMANEL

Et le fret ?

Philippe MARZOLF

Attendez, Messieurs dames, on va prendre le monsieur avec la chemise jaune, qui demandait la parole. Ce que je peux proposer peut-être, on ne va pas éluder la question, mais pas non plus la

présenter à fond, vous avez une réunion thématique sur justement le développement des TER, qui a lieu à Cannes le 13 avril. C'est peut-être le moyen de bien expliciter, avec des schémas à l'appui.

Franck TEYOL, Nice

Je prends le train, mais je prends aussi beaucoup l'autoroute. On nous a parlé tout à l'heure du trafic de fret, de marchandises - 1,2 million - pour l'augmenter de 50 %. Sur les autoroutes actuellement, il y a énormément de poids lourds, et des nuisances monumentales. On est ici devant un aménagement important, aménagement du territoire. Je trouve qu'on ne met pas suffisamment l'accent sur la façon dont on arrivera à résoudre également le problème du transport routier, pour améliorer les conditions actuelles. J'aimerais que ce facteur-là soit mieux exprimé, davantage pris en compte dans ce projet.

(Applaudissements)

Philippe MARZOLF

Il y a des solutions proposées par RFF. On va y revenir.

Bernard NICOLETTI

Si vous permettez, après, on n'a pas répondu à ma question sur *quid* après Nice. Parce que, aujourd'hui, on parle d'une troisième voie, d'une deuxième voie qui va jusqu'à Nice mais Nice est une gare intermédiaire sur un réseau européen. Or je n'ai pas entendu qu'il y ait effectivement dans les carnets, aujourd'hui -sauf une grande flèche aléatoire- une étude effective... Parce que si on dit aux populations qu'il n'y avait que 33 TGV qui passaient dans la journée - c'est marqué dans les fiches - dont treize sur les 33 prenaient la voie normale pour aller à Cannes et Antibes - tel qu'on s'est tous engagés pour qu'il y ait une bretelle pour desservir Cannes- ça veut dire qu'il n'y a plus qu'une petite vingtaine de TGV qui passent sur une bretelle de sept kilomètres, et qui prend effectivement la troisième voie. Il n'y a pratiquement plus de débat. Sous réserve de dire à ce moment-là : « *On a bien prévu une voie expresse qui passe ailleurs, sous les collines, et qui traverse le Var, et qui rentre derrière.* » Mais pour ça, ça veut dire qu'il y a un problème de coût. Et je crains qu'aujourd'hui, dans les débats prévisionnels de coûts, on dise : « *On fait abstraction de cette nouvelle voie pour reprendre un tunnel vers le paillon et on se sert de cette voie, troisième voie, plus Nice, plus Nice-centre, pour une ligne définitive à 60 km à l'heure.* »

(Applaudissements)

Il faut prévoir tout de suite les mesures, Louis NEGRE l'a dit. Voyons l'investissement, voyons comment le faire, est-ce que c'est possible ? Répondre en même temps ici, comme une tranche supplémentaire à ces problèmes, cela enlèvera toute ambiguïté. On craint de voir, pour les habitants, un TGV définitif pendant 150 ans passer devant eux.

(Applaudissements)

Bernard GYSSELS

Si Monsieur le Président le permet, on va intervenir sur les marchandises, donner un certain nombre d'éléments sur les marchandises. Pour compléter ma réponse de tout à l'heure, il est évident que les TGV qui arrivent des lignes à grande vitesse ne sont plus qu'à la vitesse de la ligne. Et si vous aviez une ligne dans ce secteur à 110-130 kilomètres/heure, il est évident que le TGV, lorsqu'il va venir sur ces trois voies littorales, il sera à 130 kilomètres /heure. N'ayez pas de crainte, il ne va pas rester à 250 kilomètres/heure. C'est un premier élément de réponse. Ce que je voudrais, c'est que Lise Mermillod vous présente très rapidement les principaux résultats des études marchandises.

Philippe MARZOLF

En vous rappelant qu'il y a une réunion thématique également à Saint-Raphaël, pas loin de chez vous, le 14 avril, sur les questions des transports de marchandises.

Lise MERMILLOD, RFF

Je vais d'abord faire un état des lieux du transport de marchandises à travers la région, notamment dans les Alpes-Maritimes. Vous le voyez, 184 millions de tonnes de marchandises à travers la région en 2001 – la route est l'élément dominant, notamment sur les flux internes - la grosse majorité de ces flux sont des flux internes entre des départements de la région. Pourquoi est-ce que la part de marché du fret est aussi faible ? Parce que la nature des produits reçus dans le Var et dans les Alpes-Maritimes sont essentiellement des produits de grande consommation, sur lesquels la route, aujourd'hui, est bien plus performante que le ferroviaire, et que le maritime, évidemment. Ensuite, nous avons d'importants flux d'échange et de transit entre l'Espagne et l'Italie. Pour ces flux-là, il n'y a pas encore de compatibilité des systèmes ferroviaires. Le système ferroviaire espagnol n'est pas compatible avec le système ferroviaire européen. Enfin, le cabotage maritime, qui assure la moitié des flux de transit entre l'Espagne et l'Italie, est très performant par rapport au ferroviaire. Dans les Alpes-Maritimes, et donc sur le corridor de la LGV, la LGV aurait pu vous apporter une réponse, nous avons des flux d'échange et transit vers l'Italie : 16 millions de tonnes, qui se répartissent selon deux corridors, soit par Vintimille, soit par Modane. Le fer privilégie Modène, la route privilégie Vintimille, surtout depuis les accidents dans le tunnel du Mont-Blanc.

Qu'est-ce que ça donne donc à Vintimille ? 12,5 millions de tonnes dans les camions, soit 3 500 camions chaque jour à Vintimille. Au total, donc, la part de marché du fret est de 8 %, c'est toujours faible. Les flux ferroviaires passent majoritairement par Modane. Pourquoi ? Parce que la principale destination des flux ferroviaires, c'est le nord de Nice. C'est l'itinéraire le plus court. Parce qu'il est aussi de la politique du transporteur de massifier les flux, parce que plusieurs sections de la ligne Vintimille à Gènes sont encore à voie unique, donc les convois de fret ne peuvent pas passer, et parce que la longueur des convois est limitée entre Vintimille et Gènes.

A l'horizon 2020, les flux vont continuer d'évoluer, du fait de la croissance de la régulation et de la croissance des échanges. D'ici-là, l'attractivité des itinéraires sera renforcée, tout particulièrement la liaison Lyon-Turin, qui captera certains trafics routiers qui sinon auraient franchi la frontière à Vintimille. En conséquence, globalement, le fret connaîtra une croissance des trafics, surtout à Modène : multiplication par quatre. Sur la ligne Marseille-Vintimille, cela se traduira par une légère augmentation de la population en trains : de six trains à huit trains quotidiens. Néanmoins, le

trafic de camions devrait continuer à croître. La structure des flux montre que l'on ne peut limiter cette évolution qu'en combinant une politique de transport volontariste, qui limite donc le transport routier à Vintimille, et en développant les modes alternatifs.

On se rend compte qu'avec le Lyon-Turin, on offre une capacité ferroviaire très largement supérieure aux prévisions d'utilisation. Il y a donc de la capacité pour le ferroviaire, pour augmenter les flux. On se rend compte aussi qu'avec le développement du cabotage maritime et des autoroutes de la mer, qui ont aussi été décidées par le CIADT 2003, on offrira des opportunités de développement de lignes maritimes régulières de transport de camions et de remorques entre l'Italie, la France et l'Espagne. Au total, sur ces deux corridors, on a 65 % de flux routiers qui seront déplaçables sur ces deux modes.

La ligne classique offre peu de perspectives pour les flux d'échange et de transit. Du fait de la réfection de la ligne à partir de Vintimille, les convois sont toujours limités à 350 mètres. Les aménagements prévus sur la ligne Gênes-Vintimille par les Italiens ne sont pas dédiés au fret. Ce sont des aménagements pour les services voyageurs. La LGV PACA-Nice ne constituerait pas une bonne solution, parce qu'il n'y aurait pas de continuité de performances en Italie.

Bernard GYSSELS

Je rappellerai, avant de passer la parole à Monsieur Truphemus sur ces différents scénarios, la décision du CIADT, du Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire 2003 : La LGV PACA, chaînon manquant de la l'Arc Méditerranéen, améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le nord, et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région. Construite jusqu'aux environs de Nice, elle offrirait des temps de parcours inférieurs à quatre heures pour Paris-Nice. Voilà les raisons pour lesquelles RFF présente et propose un projet, avec ses partenaires, jusqu'à l'entrée de Nice. Bien évidemment, nous avons regardé les différentes possibilités pour aller au delà de Nice.

Question de la salle hors micro.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Effectivement, RFF présente dans le dossier, en tant que maître d'ouvrage, un scénario de ligne nouvelle qui aboutit sur la troisième voie. Néanmoins, des études ont été menées jusqu'en Italie. On peut prolonger cette ligne suivant diverses hypothèses. On pourrait prolonger cette ligne jusqu'au centre de Nice. Evidemment, il y a environ 700 millions d'euros supplémentaires d'investissement pour un gain de temps de parcours de cinq minutes environ. On peut ensuite aller au-delà de Nice, en contournant l'agglomération, et en allant se raccorder sur la ligne Nice-Vintimille, à l'ouest de Monaco. C'est environ 1,5 milliard d'euros de plus que le scénario s'arrêtant sur la troisième voie, et qui ne fait plus gagner de temps pour la desserte de Nice. On gagne quelques minutes pour aller au-delà de Nice, mais on ne gagne plus rien de Nice vers l'ouest.

De la salle

Comment on s'arrête si on veut descendre à Nice ? (*Applaudissements*).

Alain TRUPHEMUS

Dans ce scénario, il faut imaginer une gare nouvelle, qui pourrait être située dans la vallée du Var, et qui desservirait l'agglomération niçoise. Dans ce scénario, la troisième voie reste nécessaire pour assurer le trafic ferroviaire, à la fois TER et à la fois TGV qui continuera à passer sur l'axe du littoral, pour desservir les gares de Fréjus, de CanneS et d'Antibes.

Ensuite, on a un autre scénario qui consisterait à traverser la totalité du département par une ligne nouvelle à grande vitesse au nord de l'agglomération. Donc, de la même façon que dans le schéma précédent, l'agglomération niçoise serait desservie par une gare nouvelle dans la vallée du Var, avec toujours une partie des TGV qui resteraient sur le littoral. Se pose la question de la desserte de Monaco dans ce cas-là, par la ligne nouvelle, compte tenu du relief. La aussi, donc, la nécessité de laisser les TGV sur la ligne distante.

Et enfin, il y a un dernier scénario, moins volontariste, qui consisterait, après avoir construit la LGV jusqu'à la troisième voie, à prolonger la ligne nouvelle depuis le centre de Nice vers la frontière italienne, ce qui effectivement, comme vous l'indiquait Monsieur Nicoletti tout à l'heure, maintiendrait une partie du réseau ferroviaire à la vitesse actuelle de la ligne.

Bien sûr, ces scénarios, les performances qu'ils permettent, l'estimation des coûts réalisée par les bureaux d'études sont dans le dossier support et dans les études. Je dirai aussi, juste pour répondre très rapidement sur la question des études : effectivement, au stade actuel, les études qui ont été menées pour préparer ce dossier support, on ne peut pas prendre en compte toutes les questions relatives à l'environnement, à l'hydraulique. Parce que, pour mener ces études, il faut beaucoup d'éléments plus détaillés que ceux dont on dispose, notamment la typographie, je pense à des études hydrauliques pour connaître parfaitement le fonctionnement des rivières. Il y aurait également la question du coût de ces études, et le temps. Ceci étant, on prend le soin, à ce stade des études, comme on a une connaissance imparfaite du territoire, on prend le soin d'avoir des provisions. On prend en compte effectivement ce qu'on n'a pas pu étudier de manière détaillée et anticiper des oublis dans les études.

Sur la question des différents bureaux d'études qui sont intervenus sur l'axe PACA, il y a effectivement un bureau d'études, qui s'appelle SCETOROUTE, qui a réalisé la majeure partie des études techniques consistant en la création de sections de ligne nouvelle. Et il y a un autre bureau d'études, qui s'appelle CETEC, qui a mené des études à la traversée des agglomérations de Marseille et de Toulon, dont l'objectif est d'améliorer la vitesse de parcours des trains à la traversée de ces agglomérations. Ces études sont de natures différentes, elles ont été confiées à des bureaux d'études différents, et on a effectivement pris soin d'harmoniser les différentes estimations, pour limiter les distorsions qui auraient pu apparaître, compte tenu de l'intervention de ces deux bureaux d'études.

Philippe MARZOLF

Très bien. Dommage, on est obligé de s'arrêter. Il est 15 heures 10, on a passé deux auditionnés...

Bernard NICOLETTI

Une information simplement en rappelant que le budget d'investissement de la Principauté de Monaco est équivalent au financement de tout le Conseil Général des Alpes-Maritimes. Une seule question, mais vous ne me donnerez pas la réponse : expliquez-moi comment les Italiens ont fait pour aller jusqu'à Vintimille qui n'est pas - avec un million d'habitants - une ligne à 130 kilomètres/heure tout en tunnels, alors qu'aujourd'hui, on hésite pour aller jusqu'à Vintimille, nous, dans l'autre sens, pour faire un réseau européen... Il faut quand même se poser la question... (*Applaudissements*)

Philippe MARZOLF

Monsieur Jean Icart, qui propose un projet complémentaire de la LGV notamment, est président de la Commission de Transports et Déplacements du Conseil Général. Il propose un projet de métro en surface.

Jean ICART, Président de la commission Transports et Déplacements, Conseil Général des Alpes-Maritimes

Bernard Nicoletti a introduit mon intervention, et je vais amener, je pense, une réponse à des problèmes qui ont été posés partiellement. Oui, le TGV, on le souhaite. Oui, nous avons quinze ans de retard. Oui, nous souhaitons instamment avancer au pas de charge. C'est pour cela qu'il y a eu un consensus sur la volonté de voir enfin avancer ce débat. Et merci, Monsieur le Président, de l'animer avec autant d'efficacité.

Un TGV, c'est bien. C'est pour partir, c'est pour revenir. Mais il faut encore pouvoir connecter le point d'arrivée et le point de départ avec le département. Pouvoir relier. Là, j'ai sorti une carte des points noirs, qui sont en fait des points bleus, des points de saturation et des points d'embouteillage. Vous voyez que sur l'axe est-ouest, il y a une multitude de points bleus, que certains d'entre vous vivent régulièrement, voire tous les jours. On voit donc la saturation de cette bande étroite, qui est une bande urbaine d'un million d'habitants, et fréquemment peut-être dix millions, puisqu'il y a dix millions de touristes.

Pour appuyer cela, vous avez ici Sophia-Antipolis. C'est l'origine des salariés de Sophia-Antipolis. Vous voyez qu'il y en a autant qui viennent d'Antibes que de l'est : Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cannes. Ce qui explique les points bleus d'avant, la saturation est-ouest. Là, j'ai repris les trajets actuels. Si vous les copiez, ou les calquez avec les points bleus, vous verrez que ça colle avec les points bleus. C'est évident. Quel est l'état des lieux ? Nous avons une bande urbaine entre Menton et Mandelieu, qui est prise en tenailles entre la mer au sud, et la montagne au nord. Cette portion-là a été construite il y a 150 ans, en bord de mer, dans les zones désertiques. La gare de Nice était isolée dans les champs. On la trouvait trop loin. Maintenant, tout cela s'est urbanisé, rempli. Et cette voie est devenue une voie urbaine. Ce n'est plus une voie de transit, une voie de passage. C'est devenu une voie urbaine. Ça, il faut l'intégrer dans le raisonnement et dans la réflexion à venir.

Alors, j'imagine que l'on va faire passer un TGV dans une ville, d'un bout à l'autre, au milieu des immeubles, où passer à plus de 200 kilomètre/heure n'est pas envisageable, d'après ce que j'ai entendu. On se moque des gens ! (*Applaudissements*) Il faut un véritable TGV.

Alors, j'ai réfléchi autour de cette problématique, cette donnée. Je me suis dit : « *Pourquoi ne pas utiliser cette voie ferrée pour en faire tout simplement un métro en surface, à partir de la station multimodale qui est le centre de gravité du département, qui est à mi-chemin exactement entre Mandelieu et Menton ?* » Utilisons la voie ferrée existante. Elle est au milieu de la ville, c'est un axe majeur, qui va permettre de relier, de faire les liaisons interurbaines, et même intra-urbaines, dans Nice. Quand vous pensez que cette conurbation... J'ai raisonné, pour limiter ma réflexion à des dimensions... La conurbation niçoise, qui englobe, à partir de Nice, Sophia-Antipolis à l'ouest, la zone industrielle de Carros - Bernard Nicoletti à soulevé l'asphyxie de cette zone -. il y a 15 000 voitures/jour sur le pont chaque jour ; à l'est, dans la vallée des Paillons, qui est le prolongement naturel, géographique, sociologique de la ville de Nice, il y a 40 000 voitures/jour sur la plaine étroite du Paillon. Toute la vallée des Paillons depuis l'Escarène travaille à Nice. Tout cela est orienté vers Nice. Et là, il se trouve qu'il y a une voie ferrée qui relie toute la ville. Et elle est vide. Il y a huit rotations de trains par jour. Pourquoi ne pas mettre un métro en surface ? La voie ferrée est là, les gares sont là, mais il n'y a pas de solution alternative rationnelle à la voiture. 40 000 voitures/jour. Cette vallée est asphyxiée. Nous avons là une solution. A l'ouest, à l'entrée de Nice, il y a 230 000 voitures/jour qui rentrent et sortent chaque jour à Nice. 230 000 voitures/jour. Il n'y a pas de solution alternative.

On dit : les TER. Il y a des TER, mais ce n'est pas la solution alternative comme un métro ou un RER. (*Applaudissements*). Saint Laurent du Var, Cagnes, Villeneuve-Loubet drainent beaucoup de monde qui vient à Nice. Parce que c'est comme ça, ça s'est construit comme ça, Nice est une capitale, c'est encore mieux, comme Paris avec sa banlieue.

Alors vous avez aussi cette zone industrielle - c'est un lapsus - cette technopole européenne qu'est Sophia-Antipolis. Elle n'aurait pas existé s'il n'y avait pas eu un aéroport international à proximité et une ville avec son université comme Nice. Sans ces deux facteurs, Sophia-Antipolis n'aurait jamais existé, si ce n'est une zone marginale.

Comment a-t-on pu imaginer un Sophia-Antipolis non relié à cet aéroport et cette ligne ? C'était une lacune, ou c'était peut-être un problème financier à l'époque. Il est urgent de rattraper cette erreur de l'époque. Sophia-Antipolis est asphyxiée matin et soir. Et c'est ce que nous offrons aux investisseurs étrangers à cette technopole européenne. Donc facilement, au niveau de Marineland, on peut très bien faire une antenne qui monte vers Biot. C'est une zone qui n'est pratiquement pas urbanisée. Il y a une entrée de Sophia-Antipolis à Biot. Cela permettrait d'avoir des liaisons faciles, rythmées et cadencées entre Sophia-Antipolis et l'aéroport de Nice.

Quant à la plaine du Var, vous avez Carros. Mais le bas de la plaine du Var n'est pas aménagé. La cité administrative, les ensembles de logements, le lycée Thierry Monier, Nice Matin, les zones de chalandise, il n'y a pas de transports en commun. Il est urgent à partir de la station multimodale aussi d'équiper un réseau maillé sur ce RER, sur ce métro en surface, qui monterait et s'imbriquerait avec les Chemin de fer de Provence au niveau de Saint-Isidore, passerait le pont de La Manda pour rejoindre Carros et rentrer dans la zone industrielle de Carros. Voilà une solution imaginée, une solution de proximité.

La voie littorale, il faut deux voies ferrées. Une voie littorale réservée aux transports urbains de proximité, TER ou métro en surface, RER. Et une voie ferrée au nord qui permette d'aérer. Il faut se projeter dans le futur, comme il y a 150 ans nos aînés se sont projetés quand ils ont conçu la voie ferrée dans des zones non urbanisées. Il faut aérer le littoral.

RER, TER... On me dit qu'il y a des TER. Vous savez, j'habite Cagnes et je vais travailler à Nice par exemple ou à Sophia-Antipolis, et je prends ma voiture, je vais à la gare SNCF de Cagnes. Je vais prendre le 7 heures 21. Et là, vous avez du mal à trouver une place et vous ratez le 7 heures 21. Vous attendez 15 minutes, 16 minutes, le suivant. Et pendant un quart d'heure vous tapez du pied sur le quai, vous vous promettez, vous vous jurez que plus jamais vous ne prendrez le train. Il faut de la cadence. A Paris, on prend le métro, on prend le RER, on prend le suivant. On ne connaît pas les horaires de métro. On ne connaît pas les horaires de RER. Et c'est comme ça que vous trouverez une solution alternative à la voiture. C'est pour cela que les TER ne sont pas une réponse pour les déplacements de proximité à cette dimension. C'est une réponse pour aller au-delà. Donc à partir de ce RER, de ce métro en surface, il y a le transport des bus, oui.

Pour appuyer simplement et terminer, j'ai repris là la carte de Nice avec les débits de voitures autour de Nice. Vous avez en vert le tracé du tramway qui est intra-muros et qui fait du Nice-Nice. Ce n'est pas une réponse au problème des 310 000 voitures qui, chaque jour, rentrent et sortent à Nice. Vous voyez les débits que j'ai repris du plan de déplacement urbain de la ville de Nice. Ce ne sont pas des chiffres de la ville de Nice.

Philippe MARZOLF

J'aurais deux questions par rapport à cela. D'abord, le lien par rapport à LGV. Où est-ce que vous faites arriver la LGV dans votre proposition ? Et deuxièmement, quel est le coût de ce projet, qui a l'air intéressant ?

Jean ICART

Le LGV doit arriver au centre de gravité du département : la station multimodale, c'est un lieu remarquable.

Philippe MARZOLF

Directement Saint-Augustin.

Jean ICART

A cet endroit-là, vous avez, outre l'aéroport, la N98, la N7, l'autoroute A8, c'est là où elle est le plus près de la mer, la nationale 202 qui est la colonne vertébrale du département. C'est un lieu magique. Il faut à tout prix pour limiter les déplacements, les ruptures de charge. C'est un point extraordinaire. Il faut éviter de mélanger sur un même tracé le fret, les TGV, les TER, les RER. Il faut spécialiser les lignes.

Philippe MARZOLF

Et le coût de ce projet RER ou métro ?

Jean ICART

Je demande à RFF de chiffrer.

Philippe MARZOLF

La commission des transports du département avait fait une étude sur le sujet et avait chiffré tout cela. RFF, vous avez des éléments pour ce projet ?

Lise MERMILLOD

On est tout à fait conscient du problème de desserte très locale autour de Nice et dans la région en général. C'est vrai que la LGV, c'est la grande vitesse pour les déplacements longue distance. Il y a au moins 10 fois plus de déplacements de courte et moyenne distances entre les agglomérations de la région. A ce titre, la région a prévu de mettre en service un système de TER qui s'apparente très largement à un système de RER comme ceux que l'on connaît en région parisienne. A l'horizon 2020, grâce aux aménagements et à la libération de capacités sur la ligne classique, on pourra mettre en service une circulation de TER toutes les 10 minutes autour de Nice, donc en direction de Cannes-Saint-Raphaël et en direction de Vintimille ; ils seront prolongés jusqu'en Italie. Les TER iront en direction de L'Escarène. Un service tous les quarts d'heure assurera la liaison Cannes-Grasse, dont la ligne sera réouverte lundi prochain.

Jean ICART

Alors, vous ne traitez pas de Sophia-Antipolis. Sophia-Antipolis est un domaine, une technopole majeure. Vous ne traitez pas Carros. Et vous ne traitez pas L'Escarène.

Madame MARBILLOT

Si, si, L'Escarène.

Jean ICART

Combien de trains y a-t-il ? Huit par jour ?

Madame MARBILLOT

Non. C'est un train toutes les 20 minutes.

Jean ICART

Je parle de la vallée des Paillons. Il y a 40 000 voitures/jour dans les Paillons. Vous ne traitez pas les TER. Excusez-moi, il y a de temps en temps un train. C'est un TER Nice, Antibes, Cannes.

Lise MERMILLOD

Bien sûr. Mais nous parlons de l'horizon 2020.

Jean ICART

Ce que vous proposez à quelqu'un devant aller à Sophia-Antipolis, c'est de prendre un TER, c'est-à-dire que vous avez une liaison internationale qui arrive de New York à l'aéroport de Nice, là il prend, il attend le TER de 7 heures 21. On l'amène à Antibes. A Antibes, il descend du train, il va sur le quai, il prend le TCSP, c'est un bus en couloir. Pour aller à Sophia-Antipolis, on fait prendre un train, descendre sur les quais et après un bus ! Ce n'est pas à l'échelle du problème de la technopole, telle que je la ressens.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Il y a un monsieur là-bas qui demandait la parole depuis longtemps et vous avez déjà eu la parole Monsieur. Chacun son tour. Il y a plein de gens qui veulent la parole. Le principe d'équivalence c'est qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. Vous aurez la parole dans l'après-midi, mais pas tout de suite.

Giovanni FUSCO, Université Nice Sophia-Antipolis

Je voulais poser deux petites questions à RFF. La première, la question des marchandises, je sais, on en discutera, mais je connais un peu aussi la situation en Italie. Il faut prendre en compte pour le fret les infrastructures, tous les défauts du transport fret côté Ligure aujourd'hui. Ça, il faut le prendre en compte. Second point très intéressant, c'est le programme du Conseil Régional pour ce TER qui deviendrait un RER. Est-ce que cela est compatible avec l'infrastructure ? J'ai vu un cadencement à 10 minutes entre Nice et Vintimille. On sait que l'on devait avoir des relations avec l'Italie. Il y aura du fret, j'espère le plus possible pour enlever les poids lourds des autoroutes. Il y aura ce cadencement toutes les 10 minutes. On a deux voies et on a des vitesses extrêmement réduites, 70, 90 kilomètres/heure sur des tranches... Est-ce que ce qui est souhaité par le Conseil Régional est compatible avec l'infrastructure d'aujourd'hui à horizon 2020 ?

Michel CROC

Je pense que la meilleure personne pour répondre sur le réseau Ligure et le plan de fret en Italie, c'est Monsieur Casale qui va intervenir...

Giovanni FUSCO

Non. C'est la partie française. Le cadencement...

Bernard NICOLETTI

Attendez, vous avez d'abord parlé du fret. Le cadencement Nice-Vintimille a été étudié par le Conseil Régional. Cela a fait l'objet du contrat de plan dont l'avancement est plutôt rapide. Mais cela a fait l'objet des opérations inscrites au contrat de plan. Donc, tout ceci a été étudié. Les infrastructures sont mises au niveau nécessaire pour faire des dessertes qui ont été fournies lors du stade de la réflexion, qui ne sont pas à 10 minutes, qui sont à un quart d'heure, 20 minutes dans un premier temps. Et au stade de la réalisation de la LGV, les dessertes qui ont été annoncées ont été étudiées et sont cohérentes avec les infrastructures.

Philippe MARZOLF

Une autre question ?

Robert BRUGEROLLES

Je voudrais dire que quand on étudie le projet, on étudie le projet d'un point de vue technique et on étudie aussi le projet au niveau du financement et des recettes potentielles. C'est ce qu'a dit l'intervenant précédent, Monsieur Bernard Nicoletti. Et je pense que dans ce cas-là c'est un peu la même chose, c'est-à-dire qu'il faut non seulement étudier au point de vue coût mais voir quelles sont, au niveau des usagers, les recettes que l'on peut avoir. Si les usagers sont vraiment intéressés par cela, si c'est un besoin, normalement on doit voir apparaître des recettes très importantes. Et je pense que c'est valable aussi bien pour ceci que pour les autres lignes de TGV. Je pense qu'il faut le mettre en évidence dans le débat public. On ne met pas en évidence cette partie-là. Et je pense que c'est celle-là qu'il faut mettre en évidence, voir à quel point les besoins peuvent générer des recettes.

Philippe MARZOLF

Le nombre de voyageurs qui sont concernés dans le dossier du maître d'ouvrage, 30 millions de voyageurs de plus sur le TGV, 3 millions de plus sur le TER.

Monsieur TIBERI, Nice

En écoutant les trois intervenants, j'ai une question qui a été dite un peu dite. Je vais donc insister dessus. Est-ce qu'on réfléchit à un projet sur 20 ans ou est-ce qu'on réfléchit sur un projet qui va durer 100 ans, 150 ans ? En disant cela, je suis conscient du coût, mais, ma préoccupation c'est de savoir si on doit réfléchir sur un projet qui va venir de Paris, quelque part Marseille, et Nice ou réfléchir à un projet qui puisse dans l'avenir se développer et répondre aux questions qui se poseront après 2020. Parce que ça, je pense que c'est toute la question. En partant de là, on trouvera les gares pour lesquelles il faut faire venir le TGV, ainsi de suite. C'est réfléchir pour le présent par rapport aux coûts, etc., mais en même temps ne pas altérer l'avenir.

Et pour prendre un exemple concret, c'est la question : est-ce qu'on fait venir un TGV sur la côte, ou Cagnes ou Saint-Augustin ? Entre parenthèses, je vois que la gare multimodale de Saint-Augustin prend toute sa force, quels que soient les schémas et quels que soient les projets. Il

faudrait donc qu'elle monte en grade cette gare multimodale. Elle s'accélère un peu. Ça fera du bien pour l'avenir. Ma préoccupation est là. Se projeter à long terme, réfléchir à court terme par rapport aux coûts et ne pas altérer l'avenir.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. C'est une bonne question. Je pense qu'il y a eu des éléments qui sont déjà arrivés puisqu'on a parlé de phasage, certains ont parlé de phasage pour après, vers l'Italie. C'est vrai que c'est une bonne question par rapport à l'avenir.

Michel CROC

Je vais simplement répondre sur le court terme, qui est que RFF travaille actuellement avec la Communauté d'agglomérations de Nice, le département et d'autres partenaires, au développement du pôle Saint-Augustin. Et c'est effectivement un développement à faire dans les trois ans, quatre ans qui viennent. Ce n'est pas pour 2015 ou pour 2020. C'est pour tout de suite.

Philippe MARZOLF

On va passer au prochain auditionné et je vous repasserai la parole bien sûr. Merci Monsieur Icard. Je demande au représentant de la ville de Cannes...

Monsieur GUEYDAN, Ville de Cannes

On a entendu parler de Nice pour aller à Marseille. On a entendu parler de Monaco. Il faut un peu parler de Cannes, et c'est pour cela qu'on est là. C'est un peu aujourd'hui lié aux réflexions en cours. Nous allons exposer un peu le point de vue de la ville de Cannes dans un cadre plus large que Cannes, dans le cadre du bassin cannois et du bassin ouest des Alpes-Maritimes. Cannes, avec son palais des congrès, se situe au niveau mondial de même qu'Antibes, avec Sophia-Antipolis. Ce sont des pompes économiques importantes et, de surplus, elles représentent un accueil d'habitants important qui se développe de façon importante aussi, et il faut en tenir compte.

Evidemment, cela pose la question de l'arrivée dans les Alpes-Maritimes de cette fameuse LGV jusqu'à Nice. Et plus à l'Est, on l'a dit, c'est clair que l'inscription dans l'arc latin est d'une nécessité impérieuse. Je partage totalement le point de vue de la personne qui est intervenue tout à l'heure, à savoir qu'il faut s'inscrire dans le court terme pour les questions de financement, cela va de soi. Mais il faut aussi réfléchir à 100 ans, 150 ans et plus.

La traversée des Alpes-Maritimes, c'est le problème posé. C'est le problème des gares. Quelles gares faut-il pour les Alpes-Maritimes ? Une, deux ? Et par où on y arrive ? La question de l'A8bis, qui n'est pas si vieille, a démontré toute la difficulté de l'exercice. Le département des Alpes-Maritimes est un département qui se développe sur 50 kilomètres. C'est une banalité de le dire. Et de façon linéaire, littorale, c'est là que se concentre 80 % des habitants, des résidents, des activités et des emplois. Effectivement, cette donnée doit être prise en compte dans le débat actuel. Je rappelle les grandes masses. L'aire niçoise : 400 à 500 000 selon si on prend l'aire niçoise proprement dite ou l'aire de la CANCA. L'Ouest des Alpes-Maritimes, Grasse, Cannes, 300 000, et

si on rajoute Antibes 400 000. On est dans des masses démographiques sensiblement comparables. C'est aussi à prendre en compte.

Le point commun de l'économie des Alpes-Maritimes, c'est la forte dépendance de son accessibilité, c'est-à-dire que c'est une économie exportatrice. On vit de ça. Nos enfants vivront de ça. Et il faut non seulement ne pas s'en foutre mais s'en féliciter et soutenir, parce que la concurrence internationale pour les actifs qui sont encore contraints de travailler, on le sait bien - le débat actuel nous le montre bien - rien n'est gagné, rien n'est jamais acquis pour l'éternité.

La répartition linéaire littorale de l'économie et des habitants est un quadruple défi : désenclaver le territoire, on l'a dit, c'est Paris-Nice en 3 heures 30 ; c'est se mettre en situation d'inscrire le TGV dans les réseaux d'Europe du Sud, notamment pour nous vers l'Italie ; apporter un pôle de communication avec l'extérieur plus efficace pour les résidents et consolider aussi l'activité économique ; et le quatrième défi qui n'est pas le moindre, c'est de respecter le cadre de vie dans le temps, c'est-à-dire que les conditions de passage du TGV dans les Alpes-Maritimes risquent d'être des conditions décisives, par rapport à l'acceptation par le corps social dans son ensemble. Les contraintes sont multiples : il y a celles de RFF, celles de la SNCF, il y a la performance du test, la capacité, il y a la question des territoires constitutifs des Alpes-Maritimes. Et tout cela doit arriver à une équation financière jouable. Et c'est dans ce cadre que la ville de Cannes souhaite inscrire sa contribution. Cannes n'est pas qu'une image. C'est un pôle économique majeur, c'est une capacité de création d'emplois importante, c'est un savoir-faire, le tout dans un système de concurrence internationale croissante. Pour nous, on veut se positionner de manière dynamique non pas pour convenir d'une adaptation un peu passive. Dans ces conditions, on considère que la moindre des choses c'est qu'il y ait une gare ouest Alpes-Maritimes qui soit desservie dans des temps compétitifs, c'est-à-dire 3 heures 30, les études montreront cela plus tard.

On a parlé de métropole, je crois. Cannes, c'est 60 manifestations professionnelles, 260 000 congressistes par an. Selon France Congrès, la seule activité de congrès représente 730 millions d'euros de retombées. Cannes compte 70 000 habitants au sens de l'INSEE, 120 000 habitants en moyenne annuelle, 37 000 emplois dont 60 % sont des emplois exportateurs. On a parlé de Sophia tout à l'heure, vous voyez que ces chiffres-là sont sensiblement comparables. Capacité totale hôtelière et para-hôtelière, 13 000 lits, et plus de 130 000 si on fait du cumul en capacité d'accueil diverse. On voit que c'est une ville d'accueil qui se dilate et qui a une capacité de le faire et qui génère ses emplois à partir de là. Donc, l'accessibilité de Cannes est une nécessité importante. 11,3 millions unités en 2002 pour un chiffre d'affaires de 950 millions d'euros. Je précise au passage que 30 % des passagers qui arrivent à l'aéroport de Nice ont Cannes pour destination. Et je vous rappelle que Cannes dispose du premier aéroport d'affaire de province, ce qui est quand même un atout pour la multimodalité liée à l'activité congrès d'affaires.

On va passer sur ce schéma parce que tout le monde le connaît. C'est un peu le cadrage. On voit que Cannes est touchée. C'était pour reprendre les propres termes d'une précédente réunion. Voilà le tracé qui est aujourd'hui prôné, avancé par RFF. On a la « *directissime* » ici, on l'appelle comme ça, avec le raccordement au droit d'Antibes. Le fameux débranchement possible sur Cannes par, *a priori*, la vallée de la Siagne. Il faudra qu'on y revienne parce que pour le problème de la vallée de la Siagne en aérien, c'est un vrai souci, dont on connaît les problèmes de passage dans tout l'ouest de Cannes qui est fortement urbanisé.

Voilà aussi une solution qui avait été présentée lors d'une réunion de l'agence d'aménagement des déplacements des Alpes-Maritimes. On voit qu'entre Cannes et Antibes il y aurait un bitume

enterré, un tunnel, qui rejoindrait toujours la treizième voie dont on va parler tout à l'heure entre Antibes et Nice, avec un effet de baïonnette dans la Siagne qui ne nous paraît pas être justifié. Voilà ce que l'on propose : on arrive à l'Estérel en droit et on peut plonger par souterrain en direction de Cannes et on reprend le bitume en direction d'Antibes tel que précédemment.

Alors, on va nous dire : est-ce que c'est réaliste ? Il s'avère que la ville de Cannes a lancé une étude sur l'éventualité, enfin l'opportunité et la faisabilité de l'enfouissement de la voie ferrée littorale actuelle, pour essayer de sortir du marasme des fonctions urbaines totalement perturbées. Une bonne partie du littoral est dans ce cas de figure. On a donc étudié avec SCETOROUTE un tracé possible. Vous voyez donc qu'on s'enterre au droit de la Bocca. On passe sous la Croix des Gardes, on dessert la nouvelle gare de Cannes enterrée. Et ensuite, deux options. Celle qui me semble la plus astucieuse consiste à aller à Antibes sous le massif du Sud vers Cannes et donc de rejoindre la troisième voie ferrée littorale entre Antibes et Nice. On avait fait une variante. Voilà comment on arrive à l'intérieur d'Antibes. Et là, c'est une variante pour le cas où on s'arrêterait, où on redeviendrait aérien.

Les coûts, c'est intéressant parce que ça montre que, un, techniquement c'est possible, et deux, financièrement cela donne des indications de coûts. Vous voyez par exemple une traversée de la Siagne qui était l'un des arguments qui nous était posé à une certaine époque. Coût : entre 80 et 100 millions d'euros le kilomètre. C'est l'hypothèse la plus difficile. Le reste des ouvrages enterrés se situant dans des situations beaucoup plus favorables au niveau de l'hydrogéologie. On a chiffré les variantes. Sur celle de Cannes-Antibes, on est à 1,5 milliard.

En conclusion, et en deux minutes si vous m'y autorisez Monsieur le Président, je voudrais rappeler la position officielle, qui va être la position officielle de la ville de Cannes à travers le Conseil municipal prochain, et je cède la parole à Philippe Marie.

Philippe MARIE, Ville de Cannes

Très brièvement, par rapport à ce qui vient d'être exposé, la desserte LGV qui présente l'intérêt que l'on sait pour le développement économique du territoire de la Côte d'Azur se fixe sur deux pôles urbains, Nice et Cannes, et toutes les solutions de tracé sont étudiées et adaptées pour garantir les performances de temps auxquelles tiennent ces collectivités - 3 heures 40, 3 heures 30 - pour les dessertes des deux principaux centres urbains de la Côte d'Azur. Et il nous semble que les solutions d'enfouissement sont les solutions qui sont les mieux intégrées et ne présentent pas des difficultés techniques ou des difficultés financières hors de possibilités de les réaliser dans le cadre de ce programme. C'est vraiment des échelles de coûts qui sont assez comparables. Dans les réunions de travail que nous avons eues avec l'ADAM, les deux scénarios qui ont été comparés tout à l'heure, c'est-à-dire la directissime Nice et ensuite la solution bitume entre Cannes et Antibes, présentaient des coûts comparables. Merci.

Philippe MARZOLF

Juste une question. On ne va pas rentrer dans la technique, mais est-ce que c'est Cétoroute qui a fait ces études pour RFF ? Il n'y a qu'un seul cabinet d'études en France qui fait des études. Est-ce que cette étude-là est publique ? Vous pouvez la rendre publique pour qu'elle soit disponible sur Internet, sur les bureaux de la commission pour que les publics puissent venir l'étudier ?

Monsieur GUEYDAN

Tout à fait. On est en train de porter la dernière main à cette finition. Elle devrait être disponible dans les deux ou trois semaines qui viennent. On pourra se la procurer.

Philippe MARZOLF

Merci. Si on pouvait avoir une version pour la commission, elle sera mise à disposition dans ses bureaux pour tous les gens qui voudront...

Monsieur GUEYDAN

Tout à fait. Vous en aurez une version exhaustive.

Philippe MARZOLF

Merci. En trois exemplaires ce serait très bien. Une question, au milieu, Monsieur. Et peut-être que RFF va répondre aussi.

Monsieur ROBIN, Marina Unit

Monsieur Robin de Marina Unit, association de défense sur Marina. On se réjouit qu'il y ait des solutions souterraines jusqu'à Antibes. Par contre, il ne faudrait quand même pas négliger l'importante population qui existe entre Antibes et Nice et de ne pas passer sous silence cette zone. Je pense que là, la partie enfouie est encore bien plus nécessaire, tout au moins autant nécessaire que dans d'autres régions.

Philippe MARZOLF

Je prends encore une question et après on demandera à RFF de répondre.

Bernard KINOLF, CCI et Entrepreneur à Carros

J'ai vu dans le tableau de la présentation de Cannes que le bitume Cannes/Antibes entraînait un temps de transport de 3 heures 50 de Nice-Paris. Il faut savoir que des études ont montré, et je pense que c'est au dossier du débat public, qu'entre 3 heures et demi et 4 heures, la ligne à grande vitesse entre Nice et Paris perd 50 % de son intérêt en termes de voyageurs. C'est une étude SNCF. Ensuite, on a parlé d'intermodalité. Il faut penser à ajouter à la gare de Saint-Augustin des navettes fluviales qui sont censées exister bientôt. Et je voudrais dire au précédent intervenant du débat que lorsqu'on montre un réseau de RER, de TER ou de métro urbain sur Nice et qu'on a une ligne qui va à Saint-Augustin, qui dessert essentiellement Sophia-Antipolis, on exclut totalement les gens de l'est de Nice, en particulier ceux de l'Ariane qui veulent aller à Carros. Je pense que la liaison entre l'est du haut de Nice et Carros est une liaison indispensable. Mais je me demande si ce métro niçois a bien sa place dans le débat public de la LGV PACA.

La LGV PACA, par contre, il faut qu'on arrive à insister sur le fait qu'on doit aller en Italie. Et il faut aussi qu'on se rappelle, tous autant que nous sommes, qu'à vouloir tous tirer la couverture à nous tout le temps, pour tout faire, on n'a jamais rien eu. On a raté la LGV PACA la première fois. Elle s'est arrêtée à Marseille. On a raté un contournement de Nice, qui n'était peut-être pas la bonne solution, mais de toute façon on l'a raté. Si on rate aujourd'hui la LGV, on n'aura plus jamais rien. Et vous parliez de développement économique, je représente moi aussi le milieu économique et je pense qu'on a besoin de se développer. On ne peut pas rester dans notre département à ne rien faire, tout simplement parce qu'on n'arrive pas à se mettre d'accord sur des évidences. Je pense que, globalement, la LGV PACA doit venir dans notre département et notre cuisine interne, dans les Alpes-Maritimes, c'est à nous de la faire. Aujourd'hui, on est dans un débat public où il va falloir parler financement. Il faut parler les gens du Var et des Bouches-du-Rhône qui ont des opinions un peu différentes des nôtres. Mais il faut qu'on arrive à avoir, avant 20 ou 30 ans, un nouveau projet et qu'on ait en 2015 une LGV en PACA, et en particulier dans les Alpes-Maritimes.

Philippe MARZOLF

Juste pour répondre par rapport à la présentation, je vous rappelle qu'après la concertation que nous avons avec les acteurs, la question de l'opportunité de ce projet, c'est bien pour améliorer les déplacements en PACA. Il nous a semblé important, justement car en plus il y a un projet de développement TER, et il y avait d'autres projets complémentaires pour améliorer les déplacements en général en PACA. C'était important aussi de le mettre à la disposition du public.

Bernard KINOLF

Le titre du débat public c'est de relier le Var et les Alpes-Maritimes à la ligne de réseau à grande vitesse européen. Ce n'est pas de faire du RER et du TGV. Il me semble.

Philippe MARZOLF r

Tout à fait. C'est un projet qui peut permettre d'autres choses aussi. C'est ce que propose RFF.

Bernard KINOLF

A la chambre régionale on en a parlé. Mais on doit relier les Alpes-Maritimes et le Var au réseau européen.

Philippe MARZOLF r

Sans oublier les Marseillais bien sûr, qui sont là, et qui veulent que cela passe par chez eux. Monsieur Gyssels, RFF, si vous voulez répondre par rapport à ce...

Bernard GYSSELS

Oui. Peut-être par rapport à cette présentation où je souhaitais attirer l'attention sur ce projet. S'il ne consiste qu'à supprimer la voie littorale, il ne répond pas à toutes les fonctionnalités, parce que dans ce cas-là, il faut faire deux fois ce projet. Je voulais attirer la remarque pour que ce soit bien clair. Il a été présenté comme le fait de ne plus avoir de circulation sur le littoral. Quid du projet ligne à grande vitesse ? Voilà ce que je voulais faire remarquer.

Monsieur GUEYDAN

Effectivement, on va préciser un peu les choses. On s'est servi d'une étude d'enfouissement de la ligne du littoral actuelle pour démontrer que techniquement, par rapport à un enfouissement éventuel de la LGV, c'était possible et on savait à quel prix. Bien entendu, si on veut enfouir les deux, cela fait deux bitumes. C'est clair. Mais, si on s'en tient... Aujourd'hui, on ne vient prôner l'enfouissement de la voie littorale actuelle. On vient aujourd'hui défendre les intérêts du bassin cannois et de ses habitants dans la LGV. On est d'accord qu'aujourd'hui on fait abstraction de l'enfouissement de la ligne littorale, dans le débat actuel, dans notre position actuelle. Il se trouve que les ratios au kilomètre sont les mêmes. Ils sont faisables.

Philippe MARZOLF

C'est une question qu'il y avait tout à l'heure. L'enfouissement était 12 fois supérieur. On ne parle pas de la même chose. Monsieur Croc, vous voulez répondre par rapport à ces 12 fois ?

Michel CROC

On retrouve dans l'étude de la ville de Cannes cette histoire de rapport de 7 à 12, puisque la ville de Cannes a montré que dans un parcours très difficile, on est d'accord sur les chiffres. Dans la vallée de la Siagne, c'est de l'ordre de 200 millions d'euros pour faire la ligne TGV, contre 15 millions d'euros pour un ouvrage en surface. On est toujours dans les mêmes rapports, supérieurs à 8, entre un ouvrage totalement enterré et un ouvrage de surface. Il n'y a pas d'incohérence. On est d'accord avec ce chiffre.

Monsieur NAUDET, Association de défense de Vallauris Golfe-Juan

Je crois qu'il ne faut pas tout mélanger. Nous sommes actuellement dans la mission particulière d'un débat public. On a dit tout à l'heure que la priorité c'était la liaison Nice-Paris. Je l'ai entendu. Alors, premièrement, le TGV omnibus dont parlait Monsieur Peyrat ne s'arrêtait pas à Cannes. C'était tout simplement Nice-Paris. Je crois qu'il faut absolument que ce TGV s'arrête au moins à Cannes. C'est la moindre des choses. Et d'un autre côté, il ne faut pas mélanger le nécessaire métro de la Côte d'Azur, qui est une nécessité absolue, avec la LGV. Ce sont deux problèmes différents. Pour l'instant, on parle de la commission nationale de débat public et de la LGV Côte d'Azur-Paris, pour ne pas dire PACA-Paris.

Que veut dire « *passer par Marseille* » ? Est-ce que c'est y passer pour s'y arrêter ? Actuellement le TGV ne s'y arrête pas. Le TGV Cannes-Nice-Paris ne s'arrête pas à Marseille. Pas tous. Les

TGV directs ne s'y arrêtent pas. Ce que nous proposons, c'est une liaison directe depuis Les Arcs jusqu'à Aix-en-Provence qui permettrait une liaison Nice-Aix, qui pour l'instant n'existe pas, qui est extrêmement difficile. Et rien n'empêcherait d'ailleurs de greffer sur cette ligne ferroviaire Les Arcs-Aix, une liaison venant de Toulon et regagnant Marseille par le fameux tunnel, en passant au sud de la voie. Pourquoi vouloir faire un deuxième tunnel alors qu'on peut passer directement au sud de la voie pour regagner Marseille ? Quel est l'intérêt de passer par Marseille Saint-Charles pour aller à Paris ? On ne comprend pas.

Philippe MARZOLF

Peut-être que la SNCF va vous répondre.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Je voudrais qu'on fasse bien la distinction entre l'infrastructure et les missions TGV. Ce n'est pas parce que la ligne passe quelque part que tous les trains s'arrêtent, et ce n'est pas parce que la ligne nouvelle ne passera pas à un certain endroit sur la côte que le TGV n'ira pas. Je m'explique. Notre ambition, on vous l'a déjà présenté, en tout cas c'est dans les études en détail, c'est bien d'avoir dans ce projet pour les TGV deux types de mission. Des missions rapides : le TGV c'est bien un outil pour relier très rapidement le reste de la France et de l'Europe. Vous voyez que dans ce cas-là, par rapport au projet de RFF, on imagine des TGV reliant Nice directement sans arrêt, d'autres s'arrêtant uniquement sur les gares situées sur la ligne nouvelle, et aussi des TGV desservant la côte. Vous le voyez là, la ligne verte par exemple pour ce qui concerne les Alpes-Maritimes, qui représente les missions que pourrait avoir les TGV venant de Paris, du nord de l'Europe ou du reste de la France, arrivant à grande vitesse jusqu'à la nouvelle gare de l'Est-Var, et ensuite reprenant la ligne classique Saint-Raphaël, Cannes et Nice. C'est ainsi dans le projet de base qu'on envisage de desservir les villes de Cannes et Brégançon.

Monsieur, pour vous répondre, ce n'est pas parce qu'on fait passer la ligne nouvelle rapide dans l'arrière-pays qu'on ne vient pas desservir les centres-villes. C'est un vrai axe pour nous. Nous vous en parlerons un peu plus tard dans la présentation que va faire la SNCF en fin de journée.

Philippe MARZOLF

Monsieur Valette, vous voulez ajouter quelque chose, pour répondre à cette question : pourquoi les Marseillais veulent que la ligne passe par Marseille ?

Monsieur VALETTE, adjoint au maire de Marseille

Le passage par Marseille : il y aura deux gares. Aujourd'hui, la LGV qui amène des trains à la gare Saint-Charles, c'est acquis depuis longtemps. Or, il existe aujourd'hui un tunnel très long qui arrive pratiquement de l'Arbois, puisqu'on est à quelques minutes, juste dans la cuvette marseillaise, si l'on peut dire, et qui ensuite... Nous, on se sert de ce tunnel existant pour dire on part de là par un tunnel qui n'est que de 5 kilomètres, avec une gare passante qui est à La Blancarde, qui ensuite continue vers nord Toulon. Et ce passage-là permet tous les trains directs et toutes les combinaisons possibles avec des dessertes qui soient des dessertes de TGV jonctions de ville à ville ou les

dessertes directes de Nice. Et dans ce système-là, en plus, Toulon est beaucoup plus branché sur les dessertes de Marseille et permet aussi plus de trains directs pour Nice, ce qui est un avantage d'équilibrage entre tout le monde.

Nous, notre solution, c'est un passage en utilisant le plus possible l'existant. En plus, sur le plan de l'environnement, il nous semble aussi que c'est tout à fait préférable à aller encore ailleurs. On ne voit pas pourquoi on va passer dans un énorme tunnel sous la Sainte-Baume pour passer dans Aubagne et aller plus loin. Voilà le sens du raisonnement.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Un petit complément sur ce scénario qui passerait dans Marseille, par rapport au sujet des dessertes. Aujourd'hui nos TGV Paris-Nice pour cet exemple, ne passent pas ou presque jamais par Marseille dans le projet. Les TGV venant jusqu'à Toulon-Nord, Est-Var et ensuite les Alpes-Maritimes, on n'envisage pas du tout de les amener à Marseille. L'amélioration du temps de parcours va permettre d'avoir un volume de trafic sur les Alpes-Maritimes très important qui permettra d'avoir des TGV pour les Alpes-Maritimes sans arrêt à Marseille. Mais c'est déjà le cas aujourd'hui. Par contre, tous les TGV qu'on appelle province-province, dont on va améliorer énormément le nombre grâce aussi aux autres projets d'infrastructure, passent aujourd'hui par Marseille. Ils rebroussement à Marseille et viennent ensuite jusqu'à Nice. Dans le projet, tous ces TGV, si on choisissait un scénario via gare de La Bloncard, on s'arrêterait à la gare de La Bloncard et tout passerait par Marseille. Quel que soit le scénario, les arrêts Marseille ou non sont les mêmes. Que l'on ait un scénario Nord-Arbois, Sud-Arbois ou passage au nord de Marseille, nous envisageons d'arrêter, pour des questions de marché clientèle, les TGV province-province à Marseille ; nous envisageons de les arrêter pour les Alpes-Maritimes venant de Paris, direct, sans arrêt à Marseille.

Monsieur NAUDET

Nice-Paris est un problème et Nice-Marseille en est un autre.

Philippe MARZOLF

On ne vous parle pas de Nice-Marseille là. On vous parle d'un Nice-Toulouse.

Monsieur NAUDET

Nice-Toulouse, on n'a pas besoin de passer par Marseille !

Philippe MARZOLF

Elle vous répond que pour des questions commerciales, si.

Maryse ARCHAMBAULT

Pour des raisons de marché, on envisage de les faire passer par Marseille, mais Nice-Paris n'a pas besoin...

Monsieur NAUDET

Pourquoi ne pas aller à Marseille Saint-Charles en passant par le fameux grand tunnel ?

Philippe MARZOLF

Marseille Saint-Charles, quel est le temps de rebroussement ?

Un intervenant

Une demi-heure.

Maryse ARCHAMBAULT

On perd du temps en rebroussant à Marseille Saint-Charles.

Jean MURON, retraité SNCF

Je connais un peu la partie. Sur Marseille - et je suis Marseillais en plus, et j'habitais Nice - nous avons un tunnel qui s'appelle le tunnel Honorat, qui nous permet de rentrer en six voies sur Marseille. Vous avez quatre voies qui rentrent dans la gare Saint-Charles, et deux voies qui passent, c'est une bifurcation qui existe sous le tunnel Honorat. Le tunnel Honorat se dirige donc en six voies sur la gare de Blancarde. A un certain moment, à un lieu-dit Les Chartreux, ces six voies sont réduites à quatre et nous rentrons dans la gare de Blancarde. La gare de Blancarde, je ne sais pas si vous vous rappelez autrefois, il y avait les trains de nuit. Les trains de nuit s'arrêtaient en gare de Blancarde et ne rentraient jamais dans Marseille. Or, à l'heure actuelle, il y a huit trains qui descendent de Paris, qui viennent sur Nice et qui passent par ce tunnel Honorat, par la gare de Blancarde sans rentrer dans la gare Saint-Charles. Et je tiens à préciser une chose, c'est que Monsieur Gaudin a parlé d'une gare souterraine ; on pourrait très bien avec des emprises des dépôts de la gare de Blancarde, avec l'emprise de terrains qui existent à l'heure actuelle, faire une gare TGV avec une dimension assez importante. Il y a deux problèmes. Il est question également de faire une troisième voie. A l'heure actuelle, cette troisième voie peut être portée à quatre et non pas trois. Je n'ai pas compris pourquoi on faisait trois voies seulement alors que la classe des emprises de terrains sont à quatre voies.

Philippe MARZOLF

On ne va peut-être pas rentrer dans les détails...

Jean MURON

Oui, mais c'est quand même assez important, parce que le temps de passage gagné qu'ils ont entre le tunnel Zidane, puisqu'il s'agit du tunnel Zidane qui dessert tout le nord, et la gare d'Aubagne peut être d'un quart d'heure, 20 minutes. Il faut quand même préciser les choses. On parle de 3 heures, 3 heures 50 à l'heure actuelle pour gagner du temps partout. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci Messieurs les représentants de la ville de Cannes. On attend votre étude et votre contribution. Je vais demander à Monsieur Casale, réseau ferré italien, de nous expliquer, en italien...

Monsieur CASALE

Bonjour à tous. Je m'occupe du réseau ferré italien. C'est à ce titre que j'interviens ici aujourd'hui. C'est avec plaisir que j'ai accepté l'invitation de RFF aujourd'hui, pour venir vous expliquer les stratégies et les actions en cours en Italie qui ont quelque chose à voir avec la liaison avec le réseau français.

Nous sommes en train de travailler de manière concrète et active avec nos collègues dans d'autres pays européens, notamment sur les axes que vous voyez ici en vert, en bleu et en gris. Nous sommes en train de travailler tout de suite sur la liaison en gris qui est Gênes-Rotterdam et sur la liaison en vert Lisbonne vers Kiev. Nous sommes actuellement en train de travailler sur la liaison à grande capacité Turin-Lyon avec nos collègues français qui connaissent bien le problème. Et nous nous intéressons aussi aux flux de marchandises Est-Ouest, flux auxquels nous accordons aujourd'hui une grande attention. Ici vous voyez les liaisons entre cet axe Est-Ouest et les différentes liaisons qui partent vers le Nord à travers les grandes vallées alpines. Et pour nous, cette liaison est importante parce qu'elle offre beaucoup de possibilités intermodales, et c'est tout à fait fondamental.

Ici, je suis en train de vous exposer un réseau intégré intermodal. Il y avait sur la première des trois diapositives les liaisons avec les ports nord et les ports de l'Adriatique ; sur la seconde diapositive, les liaisons avec les aéroports de la plaine du Pô ; et sur la troisième diapositive, les liaisons avec les principaux centres intermodaux. Nous sommes en train de travailler à ce projet dont le coût est de 33 milliards d'euros. C'est le chiffre que vous avez dans la première colonne. Il y a plusieurs phases. Une première phase qui est actuellement en cours de travaux. Une seconde qui est en projet. Nous avons lancé des concours. Et une troisième partie qui fait l'objet aujourd'hui de planifications financières.

Nous avons ici différents axes. Un grand axe avec différents couloirs. Nous avons ce que nous appelons le couloir numéro six national et il y a ce couloir numéro cinq qui permet d'obtenir des liaisons avec les réseaux européens.

Voyons maintenant ce que nous prévoyons vers l'est, c'est-à-dire vers Vintimille. Vous savez qu'il y a encore aujourd'hui à peu près 45 kilomètres de voie unique. Nous avons déjà mené à terme il y a trois ans le tracé entre Ospedaletti et San Lorenzo. Et actuellement, nous sommes en cours de chantier sur le tracé San Lorenzo-Andora. Pour ce qui est du tracé Andora-Finale Ligure, une étude est actuellement en cours. Le dossier financier a été bouclé. Et nous sommes actuellement dans

l'attente de l'enquête d'utilité publique. Nous avons abandonné un tracé qui est en fonctionnement depuis longtemps et qui a double voie, qui se trouve entre Ceriale et Albenga. C'est un tracé très ancien que nous avons laissé tomber. Tout à l'heure, je vous parlais du tracé entre San Lorenzo et Andora qui fait 18 kilomètres. Et il y a également entre Andora et Finale Ligure 38 kilomètres.

Ce que nous prévoyons, c'est un trafic mixte, c'est-à-dire passagers-marchandises. Les vitesses prévues sont de 200 kilomètres/heure. Nous avons prévu que le tracé San Lorenzo-Andora sera en fonctionnement pour 2009. Et c'est pour 2013 qu'on prévoit la mise en service de Andora-Finale Ligure. Nous prévoyons également de nombreux travaux pour rationaliser la circulation ferroviaire autour de Gênes. Notre intention est de séparer le trafic marchandises et le trafic passagers, notamment pour tout ce qui tourne autour du trafic passagers dans cette zone métropolitaine. Nous prévoyons également de travailler aux infrastructures qui permettront d'améliorer les liaisons entre Gênes et les ports Ligure d'une part, Gênes et tout le réseau ferroviaire de la plaine du Pô d'autre part, et également au-delà de cela, jusqu'aux liaisons qui mènent à Rotterdam.

Vous voyez ici dans le projet qui concerne le trafic marchandises, avec notamment la liaison Turin-Lyon, si bien que toutes les marchandises venant de Gênes et allant vers la France seront orientées vers cette liaison Turin-Lyon.

J'ai beaucoup d'autres diapositives que je pourrais vous montrer peut-être, si vous avez des questions sur certains sujets particuliers. Mais pour conclure, je peux vous dire que pour ce qui est du tracé Gênes-Vintimille, il s'agira d'un tracé mixte passagers-marchandises et surtout passagers. Pour ce qui est des marchandises sur le tracé, il s'agira principalement de marchandises à destination des zones côtières. J'ai également des diapositives sur la LGV qui est prévue en Italie. Mais je ne vous les montrerai que si vous avez des questions. Je les mettrai à la disposition de la commission sur papier ou CD pour information. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre présentation qui a à peu près respecté les temps avec une traduction. Y a-t-il des questions ?

Jean-Claude PERNOUD

Je voudrais surtout remercier Monsieur Marzolf et la Commission du débat public de nous avoir amené ces amis italiens, car c'est la première fois qu'on a une vue présentée sur ce qui se passe en Italie. Merci Monsieur Marzolf.

Philippe MARZOLF

Il faut plutôt dire merci à RFF, parce qu'ils ont été invités par RFF dans ce débat qui a été organisé par nous. De toute façon, je vous rappelle que l'on peut aussi parler de ces questions-là lors de la réunion thématique.

Monsieur ROBIN, Marina Unit

On se félicite de cette intervention. Ce Monsieur nous a montré que l'ambition italienne était bien loin de l'ambition française parce qu'il y a des engagements quand même sur 33 milliards, alors que nous, on est là... Et par ailleurs, il faut savoir que la partie côtière, est surtout en voie ferrée souterraine, ce qui n'est pas le cas pour nous entre Antibes et Nice...

Philippe MARZOLF

Je rappellerai juste quelque chose. J'ai participé à une réunion à Gênes sur les différences entre la loi objective qui est la loi italienne et le débat public. il n'y a pas de démarche de débat public en Italie.

Monsieur ROBIN

Oui, mais au moins ils avancent !

Philippe MARZOLF

Ce sera à vous de répondre s'il vaut mieux un débat public qui ne retarde pas les projets mais qui les améliorent ou pas du tout.

Monsieur CASALE

C'est vrai qu'en Italie nous n'avons pas cette procédure que vous avez en France de débat public d'un point de vue officiel. Ce n'est pas prévu chez nous de façon officielle. Mais je peux vous dire que cela fait 30 ans que j'exerce cette profession. J'ai participé à des centaines et à des centaines de débats publics. En effet, les différents décideurs avant de trancher sur un projet rencontrent la population car ils ne peuvent donner leur accord à tel ou tel projet que si la population est réellement convaincue du bien-fondé de ce projet. Donc, si ce n'est pas quelque chose qui nous est imposé par la législation, c'est une habitude que nous avons prise en Italie d'organiser de nombreux débats publics.

Philippe MARZOLF

Une question là, et après on va passer à Monsieur Molinari.

Jean-Paul MENARD, Délégué pour les Alpes-Maritimes du syndicat national des usagers des transports, membre des Amis du Rail

Je voudrais m'adresser à nos amis italiens pour leur poser deux questions importantes, concernant des points qui n'ont pas été évoqués. Première question : est-ce que vous êtes en mesure de nous préciser si vous avez fait une étude pour la connexion du réseau italien avec le réseau français, au départ de Vintimille jusqu'à la frontière française ? Ceci est extrêmement important. On a parlé d'une nouvelle gare au niveau de Vintimille. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

Deuxième question, puisque vous êtes à Nice, je profite de l'occasion pour vous poser une question concernant la ligne du col de Tende. Il y a très longtemps que l'on demande la réelectrification de la ligne du col de Tende de Cuneo jusqu'à Vintimille, avec le prolongement de la caténaire entre Breil et Nice. J'aimerais savoir où en est cette question. Est-ce que vous êtes prêts éventuellement à venir participer à un prochain Comité de ligne franco-italien que j'ai demandé à plusieurs reprises dans la région ? Merci pour vos réponses.

Monsieur CASALE

Pour ce qui est de la dernière question que vous m'avez posée, je suis toujours disponible pour accepter des invitations pour débattre de ces différentes questions. Et, bien sûr, la seule contrainte c'est une question de date en fonction de mes différents engagements professionnels. Mais disons que sur le fond je suis disponible pour participer à une réunion.

Pour ce qui est maintenant de la liaison Cuneo-Breil-Vintimille, nous n'avons pas en Italie de projet de modification importante de cette ligne, sauf pour ce qui est une idée qui a été lancée. C'est pour l'instant au stade d'une simple hypothèse, qui serait d'établir un lien direct avec Vintimille sans changement de sens. C'est quelque chose dont nous avons parlé avec RFF. Mais nous estimons que si ce projet est réalisable, il ne faut pas qu'il nous coûte plus de 2, 3 voire 4 millions d'euros. A part cela, il n'y a rien d'important de prévu dans cette région.

De la salle

Une dernière question... Vintimille... la connexion.

Monsieur CASALE

La ligne actuelle est à double voie et elle est tout à fait bien adaptée aux besoins concernant les trains en provenance de Gênes, et nous n'avons pas prévu de modifications à la situation actuelle pour l'instant.

De la salle

Non, ce n'est pas cela. C'est l'Italie. Entre la France et l'Italie.

Philippe MARZOLF

Il vient de répondre qu'il y a deux voies. Entre Vintimille et la frontière française.

Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN

Dans la perspective d'une ligne nouvelle.

De la salle

Avec la LGV qui arrive.

Monsieur CASALE

Entre Vintimille et la frontière, rien n'est prévu.

Philippe MARZOLF

Merci Messieurs. Il nous reste 1 heure parce qu'on vient d'apprendre que la salle après est prise à 5 heures et demi. Il y a une autre réunion et il va falloir un peu accélérer. On est vraiment désolé. Monsieur Molinari, 10 minutes.

Jacques MOLINARI

Avant de penser à la ligne, il nous faut penser à la ville. A ce propos, le jugement des experts n'est pas très laudateur en ce qui concerne notre pays. Que disent-ils ? Nice est un désert, un désert de programmation urbaine, un désert de responsabilités politiques et un désert psychologique. Que disent-ils encore ? Nice doit être dotée d'un véritable réseau de transports rapides dans l'agglomération. Ces propos étaient relatés par Monsieur André Bousteau, Secrétaire permanent du Plan Agricole, devant les responsables de « Métropole Azurée » en 1996. La situation a-t-elle changé depuis ? Va-t-elle changer ? On peut l'espérer, puisque deux débats publics s'ouvrent. Le nôtre et puis un second.

Le nôtre : nous avons quatre mois pour trouver les meilleures solutions. Quatre mois, c'est court et, tout de suite après, va s'enchaîner un second débat public sur le contournement de Nice. Mais, entendons-nous bien, il s'agit d'un contournement autoroutier...

Philippe MARZOLF

Routier. Dans la saisine, il est marqué « routier ».

Jacques MOLINARI

Il s'agit d'un euphémisme.

En ce qui concerne notre débat public, dix-huit variantes nous sont proposées, mais toutes trouvent leur terme à Antibes. Et, coïncidence – est-elle purement fortuite ? – pour le débat public du contournement de Nice, le projet démarre à Antibes et s'arrête au niveau de La Turbie. Il est intéressant de savoir que le coût de ce projet – routier ou autoroutier, comme vous le voudrez Monsieur le Président – varie entre 1,5 milliard et 3 milliards d'euros. Or les études de RFF, montrent que le prolongement de la ligne nouvelle entre Antibes et la frontière italienne ne s'élèverait qu'à 1,4 milliard d'euros. Qu'en déduire ? Que sur une distance plus courte, l'autoroute est plus chère, c'est une première conclusion. Deuxièmement, il y a de l'argent pour faire des autoroutes. La question est de savoir s'il y aura autant d'argent pour faire une ligne nouvelle.

Applaudissements

Revenons à l'état des lieux, à la situation routière actuelle, son taux de saturation...

En 2020, si on continue sur la lancée, vous voyez ce que cela donne. Comment en est-on venu là ? Retour historique : comment la Côte d'Azur s'est-elle développée autour de la ligne PLM ? Des petites bourgades se sont développées autour des gares. Dans le moyen pays, des petites villes étaient reliées à cette ossature ferroviaire par des tramways ou des chemins de fer secondaires. Quelques années ont passé, et nous sommes passés à la conurbation automobile. La conurbation automobile s'est développée par péri-urbanisation à la faveur des routes améliorées et surtout à la faveur de l'autoroute qui est devenue l'ossature de notre Région. Ceci s'applique à l'ensemble du territoire PACA. Une image : en 30 ans, voyons comment l'espace a été « mité » et voilà la raison de la démesure du déplacement. Cette bande littorale héberge un million d'habitants. On pourrait dire 1 300 000 en assimilant les touristes (en moyenne annuelle), mais la population s'élève à deux millions d'habitants en périodes de pointe. Cette population est aux prises avec un trafic poids lourds croissant, avec une asphyxie automobile urbaine et péri-urbaine au sens propre, et surtout avec un déficit majeur d'infrastructures ferroviaires et de transports collectifs. Les ressources consacrées aux transports collectifs dans les Alpes-Maritimes sont trois fois moins que ce qu'elles sont au niveau national. Les dépenses effectuées par les citoyens du Rhénin pour se déplacer dans les transports collectifs sont deux fois plus faibles que pour tout autre citoyen français.

Enfin, le maillage ferroviaire des Alpes Maritimes est deux à trois fois inférieur à la moyenne nationale, celle-ci incluant le Massif Central et toutes les régions plus déshéritées que ne l'est la Côte d'Azur. De surcroît, les Alpes-Maritimes constituent un verrou obligatoire. C'est la fin des Alpes qui viennent mourir dans la mer. C'est le seul passage aisé entre l'Est et l'Ouest, entre la France et l'Italie. Il ne faut pas s'étonner de voir qu'une grande partie du trafic de transit entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe passe par Vintimille.

Quant aux trafics, les voici. Voici les trafics marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes en bleu, le trafic routier dans les Alpes du Nord, en rouge Vintimille, et en noir le trafic ferroviaire à Modane. Pour les Alpes du Nord, vous constatez qu'il est stable depuis dix ans et que le trafic ferroviaire décline légèrement à Modane. Quant à Vintimille, il s'éteint régulièrement. Est-il normal que cette situation puisse perdurer ? La raison est qu'il y a une étroite corrélation avec le trafic transpyrénéen oriental (Pyrénées-Orientales) et Vintimille. Vous le voyez sur ce schéma, il y a une parfaite superposition des taux d'accroissement dans les Pyrénées et à Vintimille. Et puis, danger majeur, le trafic au Pertuis (Pyrénées-Orientales) ne cesse de s'accroître, il est presque exponentiel. C'est la ligne des points jaunes.

Voilà à quoi nous sommes livrés. Dans la même situation, que font nos voisins proches ? Monsieur Casale nous a montré ce qu'on fait tout près de nous – je n'y reviendrai pas – mais le point sur lequel je vais insister, c'est ce qui concerne les voyageurs, cela nous intéresse aussi. Vous avez donc retenu que les Italiens sont prêts à accueillir des marchandises sur la ligne remaniée, que Gênes est reliée au reste de la Plaine du Pô par une quatrième ligne à grande vitesse et à capacité « marchandises ». Ce qui nous intéresse, c'est ce qui se passe dans les gares.

Voilà le réseau italien à grande vitesse : ce qui nous intéresse, c'est de savoir comment les villes italiennes sont desservies par la ligne à grande vitesse. Toutes ces lignes à grande vitesse sont mixtes : 300 kilomètres à l'heure et capacité marchandises. Mais les grandes villes italiennes sont traversées par les lignes nouvelles. Un exemple : à Bologne, la gare à grande vitesse souterraine est à l'aplomb de la gare historique, elle est forcément au cœur du réseau ferroviaire régional. Même

chose à Florence : la gare est au cœur de la ville et du réseau ferroviaire régional, mais également au cœur d'un réseau de tramways.

Face à cette situation, que devons-nous faire sur la Côte d'Azur ? N'oublions pas que nous sommes un passage obligé. Nous ne pouvons pas intercepter le trafic. Nous sommes sur un axe : le corridor européen numéro 5. Deuxièmement, nous sommes le point de passage obligé des échanges de voyageurs entre la Lombardie, l'aire toulonnaise, Marseille, le Languedoc, la Catalogne. Nous ne pouvons pas, sous le prétexte fallacieux de gagner ou de perdre cinq minutes, empêcher nos voisins génois de se rendre directement à Marseille et nos voisins toulonnais de se rendre à Montpellier sans faire d'acrobaties et de rebroussements en gare Saint-Charles. Il est donc raisonnable que cette ligne, à l'image de ce que font nos amis italiens et espagnols, traverse le cœur des villes, et que nous trouvions la bonne solution.

En ce qui concerne l'échelle locale, il est très important de voir à quoi aboutissent les études de RFF. Elles nous montrent que la Côte d'Azur a un trafic local énorme en dépit d'une mauvaise desserte, des plans de travaux et du peu d'effort qui est fait pour assurer les circulations. Le trafic sur la Côte d'Azur est du même ordre que le trafic du RER parisien. Les statistiques sur les gares en attestent. En bleu, en bas, les trafics locaux des gares. Au premier rang, les gares de la Région PACA, Nice, au second rang, – tenez-vous bien – Monaco, au troisième rang, Marseille, au quatrième, Cannes. Ceci pour 2002. En 2020, le trafic à Nice triplerait, il atteindrait 14 millions de voyageurs en passagers locaux, même chose pour Monaco. Il faut se rendre compte qu'il faut faire face à de telles évolutions d'une manière totalement différente de celle qui a été suivie jusqu'à maintenant et même abordée dans les études RFF.

Philippe MARZOLF

Vous voulez bien conclure, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI

Je conclus.

La solution est évidente : une ligne nouvelle traversant la Côte d'Azur de part en part et se raccordant à l'Italie, libérant ainsi la ligne historique de tous les autres trafics, de manière à ce que la ligne historique devienne l'armature sur laquelle s'arriment les transports collectifs en site propre devant desservir Sophia Antipolis, la vallée du Var, la vallée du Paillon, etc. Mais, nous avons besoin d'une ligne nouvelle, intégralement. Alors vous me direz : « *Où placer les gares ?* » Les Italiens nous donnent l'exemple. Mais ici, nous avons la chance de ne pas avoir à faire des gares souterraines. Il y a de la place, à condition de ne pas la brader trop tôt. Depuis des années nous nous battons pour préserver les emprises ferroviaires, et nous ne l'avons pas toujours fait.

Je terminerai donc – si vous le voulez bien – par des déclarations du Maire Adjoint de Florence qui nous a reçus il y a quelques jours pour nous dire : « *A Florence nous avons imposé, conjointement, la Ville, la Province, la Région, une gare au cœur de la ville.* » Pourquoi ?

- parce que le parti urbanistique prime sur les préférences du transporteur ;

- parce qu'une gare en périphérie aurait aggravé l'étalement urbain et aurait fait perdre sa centralité à la ville historique ;
- enfin, parce que le Centre Historique ne doit pas devenir un musée et que nous avons prévu d'y maintenir et d'y développer un pôle de congrès.

Voici ce que nous disait le Docteur Matouli. Nous lui donnons raison et c'est la raison pour laquelle nous pensons que la ou les gares azuréennes doivent être au cœur des villes. Vous en avez vu l'esquisse – il faut le dire – tout le monde nous parle de Saint Augustin. Saint Augustin n'est pas un cœur de ville. Vous avez un cœur de ville admirable, c'est Nice-Ville, c'est Saint-Roch. A Cannes, il y a La Bocca.

Voilà les solutions que nous préconisons. Nous avons fait un cahier d'acteur. Nous élaborons des documents techniques que nous sommes prêts à opposer aux thèses et aux analyses de RFF si nécessaire. On peut peut-être espérer que, d'ici là, nos orientations convergent vers une solution unique qui devrait être la meilleure.

Merci.

Philippe MARZOLF

RFF, une réaction ? Des questions dans la salle ? Monsieur Klein.

Olivier KLEIN

Simplement pour vous demander si vous aviez une idée, même approximative, du coût de la solution que vous donnez?

Jacques MOLINARI

Bonne question. Je pense que, pour parler de coûts il faut ouvrir l'éventail des informations et je commencerai par me référer aux coûts annoncés, prévus, des réalisations italiennes. Nous sommes effarés de voir la distorsion qu'il y a entre les coûts français et les autres... Nous avons déjà constaté cela sur d'autres exemples. Mais les coûts sont-ils primordiaux quand il s'agit d'investissements à un siècle ? La question n'est pas une question mercantile, mais d'avenir de nos sociétés. Cela se passe à l'échelle européenne, interrégionale, nationale, régionale, française, et non au niveau local. Il s'agit d'une autre échelle d'estimations.

Quant aux coûts, nous y viendrons. Ils ne sont pas colossaux. On peut se poser la question : « *Pourquoi nos amis italiens réalisent-ils des déplacements de voies presque totalement souterraines ?* » Les 24,5 kilomètres d'Ospedaletti à San Lorenzo sont presque totalement en tunnel à grand gabarit. C'est la même chose plus loin. Comparons les coûts des réalisations italiennes sur le deuxième tronçon de la ligne Ligure et les coûts affichés par la SNCF. On va nous dire qu'il faut des doubles tubes. Je regrette, mais toutes les lignes en cours de construction en Italie sont mono-tube, sont tracées pour 300 kilomètres à l'heure et pour la mixité. Nous en avons discuté avec les chefs, les responsables de ces lignes, nous avons toutes les données. Elles sont à la disposition de tout le monde. Nous en discuterons si vous le voulez, mais il n'y a peut-être pas lieu d'en parler ici dans une réunion très large. Il y a des questions plus importantes que cela, mais il y a du travail à faire. Nous n'avons que quatre mois, c'est extrêmement court...

Philippe MARZOLF

Quatre mois, cela n'est pas pour décider ce qu'il faut faire, mais surtout pour débattre de l'opportunité du projet et de ses principales fonctionnalités et caractéristiques. RFF, peut-être ? Ils ont été un peu... Je pense qu'ils peuvent répondre sur les coûts.

Michel CROC

Je vais me permettre de lire en français un document qui vient de chez Monsieur Casale et qui porte le coût au kilomètre des sessions de ligne. On vous a dit que le coût d'une ligne LGV en France, en rase campagne coûte environ 15 millions d'euros le kilomètre. Notre région ayant un environnement plus difficile, on risque de s'approcher des 25 ou 30 millions d'euros. Voilà les coûts en Italie :

- la ligne Gênes-Milan, c'est 62 millions d'euros le kilomètre ;
- Turin-Milan, 55 millions d'euros le kilomètre ;
- Milan-Vérone, 35 millions d'euros le kilomètre ;
- Vérone-Padoue, 34 millions d'euros le kilomètre ;
- Milan-Bologne, 31 millions d'euros le kilomètre ;
- Rome-Naples, 23 millions d'euros le kilomètre.

Je pense que les ingénieurs italiens et français utilisent à peu près les mêmes techniques et ont donc à peu près les mêmes coûts.

Jacques MOLINARI

Je vais répondre un petit peu à côté pour ne pas entrer dans les détails et, si vous le permettez, je voudrais vous montrer une image... En Italie, on intègre dans le coût de la ligne énormément de choses et je vais vous en donner un exemple frappant.

En ce qui concerne la ligne italienne, cela fait une décennie que nous connaissons les travaux en cours ; ils se sont achevés il y a trois ans. Nous avons les prix bien avant la SNCF.

A Florence, la Ville, la Province, la Région ont non seulement obtenu que la gare soit au cœur de Florence, mais également le financement de deux des trois lignes de tramways actuellement en construction. Ceci est intégré dans le coût de la ligne.

Philippe MARZOLF

Qui finance ?

Jacques MOLINARI

La TAV (Tren di alta velocita). Je peux vous montrer les plans d'exécution de la ligne Roma-Napoli. En accompagnement de la réalisation de la ligne à grande vitesse, d'énormes

aménagements environnementaux, urbains y sont couplés. Il n'est pas du tout certain que RFF en fasse autant en France.

Tout ceci se discute, se met à plat. Il faut cesser de s'envoyer à la figure des prix qui sont quelquefois extravagants. Il faut se fixer des objectifs de société, stratégiques, nationaux, internationaux et, à partir de cela, nous choisirons les meilleures solutions. A ce moment-là, nous verrons que nous pourrions discuter les prix avec les mieux-offrants. Mais il ne faut pas interrompre le débat en parlant de coûts.

Philippe MARZOLF

Monsieur Molinari, merci. Je vais demander à Christine Vialatte qui représente l'Association ADEV (Défense Environnement Villeneuve-Loubet), l'ADHEC (Association des Habitants de l'Est du Cros), l'ADSPV (Défense des Sites du Pays Vençois) et l'ADECOHA (Développement Conserver la Commune d'Antibes-Juan-les-Pins). 10 minutes également s'il vous plaît, aussi.

Christine VIALATTE

Merci Monsieur le Président. J'ai l'honneur de vous informer que nous souhaitons intervenir de la façon suivante :

- trois minutes pour l'ADSPV, Moyen-Pays Vençois, (Association de Défense des Sites du Pays Vençois)
- trois minutes pour l'ADEV, Villeneuve-Loubet, (Association Défense Environnement Villeneuve)
- trois minutes pour l'ADHEC, Cagnes-sur-mer

Les questions seront toutes regroupées après nos interventions. Merci.

Christine VIALATTE, ADSPV

Cette association agréée est actuellement membre du Comité de Pilotage pour l'élaboration d'une charte pour l'environnement et le développement durable à La CASA. Nous souhaitons nous exprimer sur le projet de la grande vitesse. Nous faisons partie du Moyen-Pays et nous souhaitons voir arriver les touristes dans des communes telles que Vence, Tourette-sur-Loup, Saint-Jeannet, apport indispensable pour la vie du petit commerce et de nos emplois locaux. Nous désirons un TGV efficace, pas un TGV au rabais tel que RFF et la SNCF nous le proposent. Pour ce faire, nous disons que le TGV doit avoir sa propre voie, qu'il ne passera pas en centre-ville, ni en aérien puisque, pour tenir l'horaire attractif de Nice-Paris en 3 heures 40, il ne peut pas rouler à 120 kilomètres à l'heure en traversant Antibes, Villeneuve-Loubet, Cannes et Saint-Laurent-du-Var. Le TGV ne devra pas suivre le littoral méditerranéen entre Cannes et Nice, mais un tracé le plus direct possible enterré dans sa partie Cannes-Nice, passant au nord de Cannes, avec une gare à Mouans Sartoux, une deuxième à Nice-Lingostière-Saint-Isidore, et une autre à Saint-Roch. En effet, le littoral méditerranéen ne doit pas être suivi, car le tracé sera détruit, à terme, par l'érosion maritime.

Je vous rappelle que le colloque « Maritimus » s'est tenu à Villeneuve-Loubet, à Marina Baie-des-Angeles, les 14, 15 et 16 mai 2004. A cette occasion, les spécialistes de l'IFREMER des ingénieurs en travaux publics, des professeurs nous ont donné leur avis et exprimé leurs

inquiétudes. Voici le programme que nous avons eu. Voici la RN 98 entre Antibes et Villeneuve-Loubet : quand il y a du vent d'est ou des inondations, les caténares prennent le sel. Par beau temps, à gauche, c'est la mer, la route et la voie ferrée. Photo suivante, nous voyons la route avec les vagues passant par-dessus et vous avez la voie ferrée deux voies juste à côté.

De la salle

Trois voies.

Christine VIALATTE

Non, deux voies, Monsieur. Deux voies. Je ne contrarie personne.

Le tracé de la ligne LGV PACA ou Côte d'Azur – vous pouvez l'appeler comme vous voulez – qui est une des causes principales de nos divergences, pourrait être réétudié par un cabinet indépendant. Ce tracé devra se poursuivre vers l'Italie, même si la SNCF n'est pas d'accord, avec apport de subventions européennes si possible. Les deux lignes existantes traversant les villes d'Antibes, Villeneuve-Loubet, Cagnes et Saint-Laurent-du-Var seront réservées aux TER que l'on nous promet au quart d'heure – soyez-en sûrs, nous n'oublierons pas vos promesses – et, également, au fret la nuit.

Nous ne sommes pas favorables à l'installation d'une gare multimodale au MIN Nice-Saint-Augustin car le site est inondable. Je vous rappelle la crue de 1994.

Nous souhaitons un tracé TGV rapide avec des portions enterrées et une gare multimodale sûre offrant, dans l'avenir, une connexion possible avec l'Italie toute proche. Les politiques – il y en a beaucoup qui sont partis – devront se pencher sur les discussions à entreprendre avec nos voisins italiens qui ont déjà réalisé des tracés en souterrain pour leurs lignes ferroviaires et des gares enterrées telles que celle de San Remo que je vous engage à aller visiter. Cette gare pénètre dans la montagne grâce à deux tapis roulants en enfilade, de 100 mètres chacun. La gare intérieure est comme celle de Monaco, mais en nettement plus grand.

Philippe MARZOLF

Cinq minutes sont déjà passées.

Christine VIALATTE

Les associations qui sont en permanence sur le terrain connaissent mieux que quiconque les desiderata et les besoins des habitants de cette région, la nôtre. Ne pas tenir compte de nos remarques, serait faire preuve d'une attitude contre-productive et méprisante.

Merci.

Jean-Claude FROMENT, ADEV, Villeneuve-Loubet

Pour faire court puisque le temps nous manque, je voudrais passer directement à notre proposition qui consiste à mettre la ligne dans le Moyen-Pays pour relier directement l'est de l'Esterel à Nice. Nice n'est pas un terminus, mais une ville étape vers un tracé européen. Il faut que cette voie conserve toutes ses performances techniques en termes de vitesse et de débit pour rejoindre l'Europe. Cette liaison de l'Esterel vers Nice sera exclusivement réservée au parcours des TGV qui n'emprunteront plus la voie littorale, non-adaptée au tracé des LGV. Les arrêts fréquents qu'on leur demandera de faire pénaliseront de huit minutes à chaque arrêt le temps de parcours. Cette proposition de voie alternative dans le Moyen-Pays permet d'assurer une voie de secours en cas de défaut de la voie littorale.

Je dirai également qu'en mettant une gare intermédiaire entre Grasse et Cannes, on s'adresse à un bassin de chalandise d'environ un million de voyageurs par an. Nous avons ensuite la possibilité, dans la vallée du Var, de procéder à un cisaillement pour aller vers Nice-Centre et de faire une liaison ultérieure sous le Mercantour vers Turin. Les aléas autour de la voie littorale, le trafic qui y est attendu, feront qu'il y aura certainement des coupures – comme on l'a rappelé tout à l'heure – en raison des vicissitudes de la mer. La fréquentation du TGV sur le littoral, mélangé aux autres flux ferroviaires, fera qu'il y aura, en moyenne, un convoi dans un sens ou dans l'autre, toutes les trois minutes.

Actuellement, les estimations de RFF sont de trente TGV par jour sur Nice. Or la courte expérience du TGV Méditerranée montre que toutes les estimations de TGV ont été majorées dans un rapport de 50 % minimum pour les gares d'Aix et Avignon. Le trafic voyageurs a également été sous-estimé dans toutes ces précédentes gares, puisqu'on a pratiquement doublé chaque ligne. Si nous avons une gare littorale qui se trouve à Cannes-La Bocca, il faudra assurer l'accès à celle-ci à un million voire deux millions de voyageurs, mais également le parking des véhicules qui ne manqueront pas de venir car l'usage du TGV se fait un peu à la mode de l'avion : on vient pour la journée ou pour deux jours, on laisse sa voiture et on la récupère au retour. Avignon et Aix ont vu leur surface de parkings multipliée par deux. Il faut donc envisager de mettre les gares de desserte de cette ligne LGV dans des endroits où les réserves foncières sont suffisantes pour permettre l'accroissement du stockage des voitures.

Cette première carte montre un accès direct sur Nice et on peut un peu améliorer la situation en envisageant, pour les gares littorales (Cannes par exemple), une liaison Cannes vers la ligne que j'ai proposée précédemment, de façon à permettre à quelques trains par jour – je ne dis pas la majorité mais à quelques trains seulement – d'emprunter le tracé littoral – disons quatre trains par jour – pour desservir Antibes-Ville, Cannes-Villes et rejoindre la liaison précédente en bleu. Evidemment, ce parcours littoral va grever d'environ huit minutes par arrêt, le temps de trajet, plus la réduction de vitesse qui sera imposée par les conditions techniques du littoral. Mais ce sera une solution alternative à la desserte de ces deux villes. Pour ceux qui voudraient avoir un parcours très rapide entre Nice, la gare intermédiaire et Paris, ils emprunteront le précédent tracé.

Voilà ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF

Merci. Oui... Deux minutes.

Brigitte GOURMANEL, ADHEC

Tant pis, ce n'est pas grave. J'ai supprimé de mon intervention beaucoup de choses qui ont déjà été dites et que je cautionne complètement.

Je pense qu'il est impossible de s'enfermer dans ce conflit d'intérêts locaux qui a vu le jour au début du débat entre Marseille, Toulon et Nice. Je suis heureuse que nos élus aient revu un peu leurs positions là-dessus. De toute façon, nous ne pouvions pas les cautionner. Pour nous, ce projet impose une vision globale de dimension internationale. Je crois qu'il faut prendre les problèmes dans l'ordre. C'est-à-dire à quelle priorité cette LGV doit-elle répondre ? Est-ce un projet d'intérêt local (Marseille-Nice), national (Paris-Nice) ou européen, répondant au corridor européen ? Quelle destination pour les lignes historiques après cette LGV, avec cette LGV ? Est-ce qu'on y bloque les TER, les grandes lignes, le TGV, qui circulera également sur les lignes historiques, et le fret ? Ou en faisons-nous le RER dont nous avons besoin ?

Avec le projet de référence, RFF réalise une LGV non mixte se repiquant sur la troisième voie, estimant réaliser ses objectifs au meilleur coût. Est-ce que cela répond durablement à nos besoins ? Si la LGV n'est pas mixte, la troisième voie va améliorer provisoirement la co-existence de ces trains, de ces convois. Je rappelle que la DUP de la troisième voie expliquait que c'était la juxtaposition de convois de vitesses différentes qui provoquait la saturation. Or là, on va augmenter la juxtaposition de ces convois. Quel est le seuil de saturation des équipements que nous allons garder pendant des années ? Pendant combien de temps cette troisième voie va-t-elle permettre de dé-saturer les voies historiques ? Je rappelle que Réseau Ferré de France nous donne un argument qui nous dit : « *Améliorer la vitesse des convois rapides augmente le degré de saturation puisqu'on augmente la différence de vitesse entre les convois rapides et les convois lents.* » Or c'est exactement ce qu'on va reproduire sur le réseau historique.

Pour nous, la LGV PACA doit s'inscrire dans un contexte européen. Elle doit assurer la continuité du corridor européen, et, pour nous, c'est essentiel. Cette dimension internationale est essentielle au développement durable du département. Les Alpes Maritimes ne sont pas réellement enclavées – le nombre de visiteurs en témoigne et il est vrai que c'est l'aéroport qui en supporte majoritairement le poids et les routes, bien sûr – mais c'est son enclavement économique qu'il faut résoudre. Il est vrai que, tout au bout de la France, nous sommes au bout du couloir, mais nous ne sommes pas le dos au mur. Si nous nous retournons, nous sommes devant une porte qu'il suffit d'ouvrir et notre développement économique en dépend. Pour cela, j'invite nos élus, RFF et nos voisins italiens à s'inquiéter de cette connexion indispensable.

Pour nous, ce projet ne peut être que transfrontalier et il est essentiel qu'au plus vite, nous mettions en chantier des études à ce sujet.

La LGV mixte et transfrontalière contribuera au positionnement des Alpes Maritimes sur l'échiquier de la compétitivité économique européenne. Pour nous, c'est un gage de développement équilibré et durable de la Côte d'Azur dans l'espace européen. Elle permettra, en outre, de mobiliser les financements européens que nous n'avons pas entendus dans ce débat.

J'ai terminé. Pour moi, il est impératif qu'à ce stade du projet, les choix ne soient pas limités par les coûts, dans la mesure où la logique de développement durable s'impose à tous et que l'amortissement des dépenses, à ce niveau, soit intergénérationnel, comme l'a été la première ligne de chemin de fer. On ne fonctionne pas sur 20 ans mais, au moins, comme nos anciens sur les 100 ans à venir.

Philippe MARZOLF

RFF, par rapport à cette proposition, que pouvez-vous répondre ?

Lise MERMILLOD

Juste une intervention sur les incertitudes, sur les trafics dont vous avez parlé tout à l'heure. Simplement pour préciser que, dans le cadre de ces études, nous avons fait un effort tout particulier et nous avons mené trois études en parallèle pour conforter nos choix, nos perceptions. Il y a eu une étude du transporteur, deux études des prévisions de trafics menées par les spécialistes du routier, de l'aérien et du ferroviaire. Les résultats de ces études ont donné des fourchettes de prévisions graphiques avec des différences de l'ordre de 10 %. Nous faisons donc relativement confiance à ces prévisions.

La deuxième chose, ce sont les prévisions de trafics sur les gares. Nous avons dû prendre en compte les trafics constatés sur la gare du TGV Méditerranée. Les prévisions effectuées par la SNCF pour la gare nouvelle donnent des trafics à peu près équivalents alors que nous serons sur des marchés similaires.

Philippe MARZOLF ?

Est-ce que cette situation qui a été proposée, d'un passage dans le Moyen-Var, a été étudiée par RFF ?

Alain TRUPHEMUS, RFF

Oui, je peux répéter ce que j'ai dit tout à l'heure. La solution du prolongement de la ligne nouvelle jusqu'en Italie en contournant l'agglomération niçoise fait partie des solutions qui ont été étudiées, qui sont chiffrées, présentées dans le dossier et dans les études.

Lise MERMILLOD

Je voulais simplement montrer une image qui est le projet du Conseil Général datant de 1995, il y a dix ans. A la deuxième page, on retrouve pratiquement le même projet, sauf le prolongement de la LGV jusqu'à la ligne de Cagnes au lieu de Cannes. Nous restons donc sur un schéma qui date de dix ans ! Nous pensons que les contraintes et les besoins ont évolué en dix ans et qu'il faudrait peut-être qu'on réactualise la vision de ce projet.

Philippe MARZOLF

Une question ?

Monsieur JOVER, Président de l'ADEV

Monsieur Marzolf, merci de bien vouloir me donner la parole.

Le 3 mars, le jour du lancement du débat public, vous avez fait remarquer que vous avez bien reçu le cahier d'acteur de l'ADEV. Or aujourd'hui, je regrette encore que ce cahier d'acteur ne soit pas disponible pour l'ensemble des personnes venues ici. Je voulais rappeler que nous vous avons communiqué ce cahier le 7 février.

Pour les personnes qui pensent que le projet de tracé que nous avons montré est très intéressant, qu'il doit être pris en compte puisque RFF en parle, que c'est un projet qu'ils ont étudié, je vais vous donner l'adresse de notre association où vous pourrez avoir ce cahier d'acteur à disposition puisque, aujourd'hui on ne peut pas encore l'avoir. C'est : www.adev06.org.

Merci. Peut-être pouvez-vous répondre car il est dommage qu'à Nice, alors que c'est la deuxième fois que nous nous voyons, ce cahier d'acteur qui date du 7 février, ne soit pas encore disponible.

Philippe MARZOLF

Il est en cours d'impression. Nous avons fait imprimer les cinq premiers cahiers d'acteurs pour les premières réunions, il va y en avoir une deuxième vague des cahiers d'acteurs. Pour les prochaines réunions, votre « cahier d'acteurs » sera imprimé. Il est en cours d'impression.

Désolé s'il y a eu un petit retard. Je voudrais simplement vous faire remarquer que – ce n'est pas pour justifier la position de la Commission –, jusqu'à présent, dans la plupart des débats publics, vous n'aviez que les dossiers des maîtres d'ouvrages qui étaient là pour les premières réunions de lancement et les cahiers d'acteurs arrivaient un mois ou un mois et demi avant. Là, à la première réunion générale de lancement, il y a eu cinq cahiers d'acteurs. Nous essayons de faire au mieux, nous avons quinze demandes de cahiers d'acteurs donc nous essayons de faire au mieux. Votre cahier d'acteurs est donc dans la première « *fournée* » d'impression des cahiers d'acteurs.

Merci.

Brigitte GOURMANEL

J'ai une question à poser à RFF sur ce projet et notamment sur les coûts qu'ils ont évoqués tout à l'heure...

Philippe MARZOLF

Vous ne pouvez pas leur poser après la réunion en direct ?

Brigitte GOURMANEL

Cela concerne tout le monde.

Dans le tableau, nous avons vu que, le prolongement de la voie jusqu'à la section à trois voies coûterait 2,2 milliards d'euros tandis que le prolongement jusqu'à Nice-Ville coûterait 2,850 milliards d'euros. Pour nous, la différence est de 650 millions d'euros, pour une section couverte par la troisième voie. On nous a annoncé tout à l'heure que la troisième voie, unique en surface, mise en souterrain aurait coûté sept à douze fois plus cher. Or là, nous avons deux voies, en

souterrain, qui ne coûtent pas aussi cher. Nous n'avons pas compris pourquoi il y avait une telle distorsion entre les coûts.

Et je voudrais savoir comment vous allez résoudre le problème de projection de sel sur les caténaires ? Même si – comme Monsieur le Maire le disait tout à l'heure – on arrive à conforter le littoral, notamment à Villeneuve-Loubet, là où il y a l'érosion maritime la plus puissante, comment allez-vous résoudre ce problème qui bloque systématiquement tous les convois dès qu'il y a un vent d'est à 60 kilomètres à l'heure, pour deux à trois heures, le temps qu'on puisse gratter les caténaires ?

Philippe MARZOLF

Merci.

Avez-vous une réponse rapide par écrit ou une réponse rapide au moins... ?

Alain TRUPHEMUS

Je peux répondre sur les coûts. Concernant la troisième voie, le projet de troisième voie entre Antibes et Nice sur 20 kilomètres, qui a été mis en enquête d'utilité publique, s'élevait à 225 millions d'euros – si ma mémoire est bonne – et l'étude réalisée à la demande de la Commission d'Enquête estimait le coût de la mise en souterrain de deux voies pour pouvoir faire circuler les TGV et les trains de marchandises, à 1,4 milliard d'euros, sur 20 kilomètres approximativement entre Antibes et Nice. Dans les études qui ont été réalisées aujourd'hui, il y a une hypothèse qui vient jusqu'à la troisième voie, entre Antibes et Nice et une seconde hypothèse qui va jusqu'à Nice-Centre. La différence de longueur de ligne à construire entre ces deux hypothèses n'est pas de 20 kilomètres, mais de 10 kilomètres. Je pense donc que cela explique une bonne partie de la différence entre les deux.

Brigitte GOURMANEL

Justement, la LGV va jusqu'au Centre-Ville, alors que la troisième voie s'arrête à Saint-Augustin.

Alain TRUPHEMUS

Non, la troisième voie va jusqu'à Nice-Ville. Le projet de troisième voie démarre en gare d'Antibes et va jusqu'à la gare de Nice-Centre.

Bernard GYSSELS

La troisième voie sera réalisée le long des deux voies existantes qui ont besoin d'être ripées...

De la salle

Vous avez vendu du terrain à la Ville pour qu'ils fassent la deuxième voie rapide... Je compare avec la dimension qu'il reste entre les deux voies, puisque maintenant il y a une voie qui est en construction. Je ne vois pas où vous allez mettre une voie supplémentaire. Il n'y a même pas de secours entre les voies.

Bernard GYSSELS

Je confirme que, sur ce projet, nous avons l'emprise. Il est vrai qu'il n'y a plus beaucoup de place, mais en continuant – ce que disait mon collègue – à riper les lignes actuelles, on peut encore mettre la troisième voie. Nous avons donc encore la place. Ce sera très juste, mais... (*plusieurs personnes parlent en même temps*).

Philippe MARZOLF

Les trains vont se serrer.

Merci Messieurs dames. Monsieur Giudicelli, ou Monsieur Noir. 10 minutes Monsieur Guidicelli, même moins si vous pouvez.

Monsieur GIUDICELLI, URVN-UDVN 06

Je représente quelques réflexions de notre Fédération Régionale, dont la partie Alpes Maritimes. J'ai été mandaté pour présenter une position strictement environnementale. Le projet LGV est favorable à l'environnement vu son nom. Ce projet se caractérise par un respect des mobilités durables : on remplace les transports routier et aérien par des transports ferroviaires beaucoup moins gourmands en énergie. C'est très bien. En revanche, il y a des aspects préoccupants ou pervers : nous allons accroître la pression foncière sur la Côte d'Azur ou le tourisme. Ce sont des aspects qu'il faut prendre en compte. Il faut donc peser le pour et le contre.

Aujourd'hui, en lisant le dossier technique, je vous dis : « *Le projet est positif* ». En effet, ce qu'on va gagner en émissions de gaz à effet de serre l'emporte sur les inconvénients. Nous allons donc avoir moins d'émissions de gaz à effet de serre. Cela ne sera cependant pas le cas pour l'aérien puisque ce qu'on va gagner sur Paris-Nice sera récupéré sur d'autres lignes... L'aéroport de Nice en profitera pour créer d'autres lignes. Donc, sur l'aérien, on ne va rien gagner. En revanche, nous aurons sans doute un gain sur le trafic local, le train régional : TER, RER... Nous devrions constater une meilleure fiabilité de la desserte – comme l'ont dit mes prédécesseurs. On pourrait faire une ligne qui passerait plus au nord et qui serait donc moins exposée aux tsunamis (si l'on veut évoquer un scénario catastrophe).

Ce qui est préoccupant, évidemment, ce sont les impacts environnementaux sur les sites traversés. S'agissant de la création d'une gare nouvelle, il conviendrait de ne pas favoriser l'étalement urbain. On ne va pas construire des gares qui favorisent la dissémination de l'habitat. Des problèmes de construction peuvent aussi se poser : par exemple, l'évacuation des déblais du chantier, qui sont non négligeables. Que fait-on des déblais du tunnel ? Il faut bien les mettre quelque part. Je ne pense pas qu'on les mette dans la mer car ce n'est pas acceptable sur le plan environnemental.

Enfin, il y a le problème du fret. En l'état, il n'y a pas de réponse très nette sur le fret. Ce n'est donc pas très positif.

Philippe MARZOLF

Dans le dossier, on voit Lyon-Turin. La réponse est Lyon-Turin.

Monsieur GIUDICELLI

Je passe donc rapidement.

Sur le temps de parcours, je vous avoue que je suis un peu perplexe parce que – je l'ai lu dans je ne sais plus quel dossier – la limite pour Paris-Nice est de 3 heures. Si on veut concurrencer l'avion, c'était 3 heures. Maintenant, on voit 3 heures 30, 3 heures 40, 3 heures 45, j'ai dit : « *limite 3 heures 59.* » en faisant un peu d'humour.

Alors tout à l'heure j'ajoutais *qu'a priori* j'étais favorable au scénario à deux axes, puis j'ai écouté ce qu'a dit Monsieur l'Adjoint au Maire de Marseille, on n'est plus dans les temps. Effectivement, s'il faut passer par Marseille, pourquoi pas ?

J'ai fait une planche sur l'interconnexion et l'intermodalité. D'un côté, l'interconnexion permet de faire un système ferroviaire très souple qui permet plusieurs origines et plusieurs destinations et qui peut notamment desservir Hyères, Cannes, Antibes, etc. Mais il faut également qu'il soit direct. De l'autre côté, je souhaitais évoquer l'intermodalité pour attirer votre attention sur le fait que ces études doivent s'intégrer à des études faites par les collectivités territoriales (SCOT, PDU,...). Aujourd'hui, il me semble qu'on lance ces études mais que les collectivités territoriales n'ont pas encore bien réfléchi sur la façon d'intégrer ce système ferroviaire dans leur système PDU ou autres SCOT. Si on modifie un SCOT (par exemple : Cap Grasse) dans un an et non dans cinq ans, on nous dira : « *Vous savez, on va faire passer une ligne.* » C'est donc un peu gênant. Mais je vais revenir là-dessus.

Sur le tracé, gros débat. Il y a beaucoup de réactions qui sont compréhensibles. Je comprends très bien ce que disent les gens de Cagnes-sur-Mer et autres car c'est un vrai problème. C'est pour cela qu'il faut définir des critères rigoureux et s'y tenir. Il ne faut pas que ce soit le résultat d'influences et que celui qui crie le plus fort ait droit à son passage.

Je suis allé un peu vite. J'ai parlé des SCOT parce que les faisceaux à 1 000 mètres, d'après le plan que j'ai vu, c'est dans cinq ans. Les faisceaux de passage de la ligne, d'après ce que j'ai vu l'autre jour, c'est dans cinq ans. Ils feraient bien d'accélérer un peu. C'est ce que disait Monsieur Nicoletti tout à l'heure, il me semble. Je crois qu'il a raison, car, pendant des années, on va discuter : « *Pas chez moi...* »

En ce qui concerne le fret, j'ai lu sur ce sujet un dossier assez convaincant mais il reste un problème : sur les 10 millions de tonnes qui passent par Vintimille, il y en a très peu qui vont passer par le ferroviaire, même si on l'apprécie de 40 % en plus. J'ai vu en effet que cela passait de 0,9 million à 1,4 million de tonnes. Cela reste très faible par rapport au total qui passe. Là aussi, il faut étudier par rapport à... On me dit : « *Il y aura la Magistrale Eco-Fret* » – c'était le mot indiqué dans le rapport – le Lyon-Turin. Là, apparemment, il y a 40 millions de tonnes qui pourront

transiter par le Lyon-Turin, remonter par le sillon rhodanien, Grenoble et le Lyon-Turin. Mais je pense qu'il y aura toujours beaucoup de camions qui seront tentés de passer par le littoral, d'autant que le soleil y brille.

Dans un point du dossier, j'ai vu mentionné un surpéage à Vintimille. Pourquoi pas ? Si on fait payer les poids lourds à Vintimille, peut-être passeront-ils par le nord. S'il y a la RPLP (la Redevance Prestations aux Poids Lourds) actuellement en cours d'étude en Europe, c'est quelque chose qui peut dissuader les camions de nous embêter sur la Côte d'Azur. Il y a 3 500 camions qui passent tous les jours, c'est très contraignant.

Quant à la La LGV PACA Alpes Maritimes, je ne vais pas rentrer dans les détails, mais, pour moi, il y a deux options :

- l'option selon laquelle on arrive à la gare de La Bocca, on repart par un tunnel de 16 kilomètres entre (*inaudible*),
- ou bien, on rentre à Nice.

Il y aurait donc trois gares : Cannes-La Bocca, Antibes et Nice. A Nice, pour moi, il y a Nice-Aéroport vers Mougins, Nice-Centre, qui plaît à mon ami Molinari, Nice-Riquier qui me paraît plus près du port et de ses bateaux de plaisance. Mais je ne suis pas un spécialiste. Effectivement, il faut régler ce problème, mais, je pense qu'une ligne plus au nord est quand même préférable. Il y aurait donc deux gares : une à Sophia et une à Riquier.

De la salle

A Saint-Roch.

Monsieur GIUDICELLI

A Saint-Roch. Un point c'est tout. J'écoute un peu ce qu'on raconte et on verra par la suite.

Pour les délais, si le plan environnemental est vraiment favorable, si cela nous fait économiser des tonnes, des millions de tonnes de CO₂, il faut avancer rapidement. Il faut faire quelque chose de pérenne qui ne soit pas remis en cause trois ou quatre ans après, parce qu'on s'aperçoit que c'est trop petit. Soit on ne fait rien, soit on fait quelque chose par tronçons sans attendre la fin des lignes pour les mettre en service.

Il y a une chose sur les tracés que j'ai oublié de dire, c'est qu'il y a des critères à mettre sur les tracés. J'ai vu un document sur les enjeux environnementaux (enjeux forts, enjeux moyens, enjeux faibles...). Pour moi, ce que l'homme a fait récemment, nous pouvons le détruire. Par contre, ce que la nature a fait pendant des millénaires, il ne faut pas trop y toucher.

Philippe MARZOLF

C'est une belle maxime. Une question et ensuite on invitera Monsieur Gilles Cartier.

Giovanni FUSCO

Je me dois de faire cette intervention car je ne pouvais pas laisser l'impression, face au maître d'ouvrage, qu'il y a une opposition au projet. Je pense que la plupart des associations, des citoyens, des professionnels qui sont intervenus sur les Alpes Maritimes ont souligné la grande volonté qu'on a de faire avancer ce projet. Il y a peut-être un élément qui pourrait éliminer beaucoup de doutes : connaître l'exploitation du TER et du RER, des sillons. C'est important car on décide aujourd'hui de notre structure, sachant que celle-ci est liée à une possible exploitation. Elle répond à un besoin fort de cette métropole azurée, notamment en termes de RER Côte d'Azur. Mais cette Côte d'Azur est une métropole qui dépasse largement le million d'habitants. En effet, si nous ajoutons la partie est du département du Var et la Principauté de Monaco, nous sommes bien au-delà du million d'habitants.

Son premier pôle d'emplois est l'hyper-centre de Nice avec 45 000 emplois. Son second pôle d'emplois est la Principauté de Monaco avec 33 000 emplois. Le troisième se situe à Sophia-Antipolis avec 35 000 emplois. A voir cette troisième voie littorale, il me semble qu'un RER cadencé à dix minutes ne desservirait ni le premier, ni le second, ni du troisième pôle d'emplois. Je me trompe peut-être. Si vous me donnez des sillons, on peut peut-être y voir un peu plus clair et reconnaître qu'en dépit du fait que la LGV s'arrête entre Antibes et Nice, on peut avoir un RER en dix minutes jusqu'à Vintimille.

Pour conclure, en discutant maintenant avec Monsieur Casale, nous parlions un peu du trafic fret, du Lyon-Turin. Mais celui-ci représente une petite partie du fret... Vous pouvez voir au niveau local ce qui passe par la Côte d'Azur. L'infrastructure Ligure doit être compatible avec du fret. On l'a vu avec les données techniques (les pentes, le rallongement des « *pieds* » jusqu'à 650 mètres...). On peut prévoir que le trafic fret augmente par le rail mais il faut diminuer le fret sur autoroute. Quand je lui ai dit que la LGV PACA n'était pas conçue pour le fret, il m'a dit : « *Non* ». Cela dit, elle a été détournée pour ne pas être compatible avec le fret. Est-il possible, de Vintimille à Nice, en passant par la Principauté de Monaco, notre second pôle d'emplois, d'avoir un RER toutes les 10 minutes, des grandes lignes vers l'Italie, le fret ? Peut-être un dossier technique là-dessus pourrait nous rendre un grand service et éliminer beaucoup de doutes de la part des associations qui sont d'accord avec ce projet. Bien sûr, il y a toutes les questions concernant la position des gares et des trajets, mais on aurait au moins un peu avancé dans la compréhension du projet.

Merci.

Philippe MARZOLF

Monsieur Cartier, on va vous donner... Vous répondez directement.

Alain TRUPHEMUS

Je vais répondre pour indiquer que tous les scénarios qui ont été présentés au cours des débats sont compatibles avec la desserte TER que le Conseil Régional souhaite mettre en œuvre à l'horizon 2020 puisque le projet – c'est ce qui est indiqué dans le dossier – a une double ambition : grande vitesse et grande capacité. Il faut donc que la LGV permette de développer le TER en même temps qu'elle permettra d'améliorer l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur.

Dans la présentation du coût de chacun des scénarios, sont également présentés les investissements de capacité qu'il est nécessaire de réaliser en même temps que les investissements de lignes nouvelles, pour que le scénario soit fonctionnel aussi bien pour les TGV que pour les TER.

Le RER en dix minutes entre Cannes et Vintimille est compatible avec le projet qui s'arrêterait sur la troisième voie ou avec tout autre point.

De la salle

(Question inaudible).

Alain TRUPHEMUS

Je ne suis pas spécialiste des questions de capacité donc je ne pourrais pas vous répondre ce soir. Monsieur Marzolf vous l'a dit, il y aura une réunion thématique TER-TER GV où je pense qu'il faudra approfondir les questions de capacité du réseau ferroviaire.

Philippe MARZOLF

Plus de questions. Excusez-moi mais nous sommes obligés de libérer la salle et par respect pour le dernier auditionné, il faut que nous prenions son audition.

Je rappelle qu'il y a plus de trente-trois réunions publiques, vous aurez donc largement la possibilité de poser vos questions, surtout par écrit sur Internet ou à la Commission. Nous les transmettons à RFF qui est obligé de vous répondre par écrit pour qu'il y ait une trace, c'est important.

Monsieur Cartier. Maximum dix minutes et ensuite nous serons obligés de libérer la salle. Désolé, mais cela prend toujours plus de temps que prévu.

Gilles CARTIER, Directeur Régional de la SNCF

Je fais à grande vitesse, au maximum. Merci Monsieur le Président. Je suis le Directeur Régional de la SNCF. Je suis accompagné par Monsieur Michel Lebœuf qui est Directeur Délégué au Développement des Grandes Lignes. Il pourra donc répondre aux questions très techniques sur les dessertes.

Tout d'abord, je souhaiterais dire que nous avons souhaité être entendus pour expliquer le rôle, l'intérêt et les attentes de la SNCF dans ce dossier. C'est donc essentiellement un coup de projecteur que je voudrais donner, puisque nous avons très bien travaillé avec RFF. Nos enjeux et nos axes d'analyses sont dans le dossier lui-même.

Un mot pour rappeler que le décret de mai 1997 confie à RFF la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement et que la SNCF est chargée de définir et de proposer l'offre de services. C'est ce que nous avons fait. Nous devons également mener les études de scénarios de desserte et de matériel roulant et étudier les équipements nécessaires à l'entretien de ce matériel roulant et aux gares. Nous devons aussi travailler conjointement avec RFF sur la bonne implantation de ces gares.

Nous agissons donc en tant que transporteur. Je voudrais dire que la SNCF ne sera plus en situation de monopole. Elle ne l'est déjà plus depuis ces jours-ci. En effet, il y a un nouveau transporteur qui réalise du fret en Lorraine à partir de ces jours-ci. Mais il est probable que celui-ci étendra prochainement son activité au transport de voyageurs. Les études que nous avons menées sont faites au nom des futurs transporteurs, c'est-à-dire que nous avons cherché à maximiser l'utilité et l'intérêt du projet pour les voyageurs et pour le public. Et c'est en tant que maître d'ouvrage de nos installations d'entretien et de bâtiments de voyageurs que nous intervenons. Ce sont donc des études de prévisions de trafics grandes lignes, d'intercités et de TER qui seront proposées, une offre de desserte, l'impact du projet sur l'activité fret et l'opportunité des gares nouvelles.

Je rappellerai également que nous sommes un acteur important puisque, si je donne l'exemple de la LGV est-européenne en cours de réalisation, nous intervenons financièrement à hauteur d'un milliard d'euros pour les différents projets que je citais.

A quoi croyons-nous ? Quels sont les enjeux de ce projet ? Sur quoi allons-nous travailler ? Tout d'abord, il convient de réaffirmer qu'il s'agit de réaliser un maillon manquant important d'un réseau à grande vitesse qui s'est largement dessiné en France. On a vu un réseau qui se dessine en Italie, qui est déjà largement dessiné en France, et qui, compte tenu des nombreuses destinations proposées, permettra d'offrir quelque chose d'attrayant pour la Région. Ensuite – je le cite parce que c'est l'enjeu commercial le plus important, celui qui intéresse beaucoup de nos clients – il s'agit de réduire les temps de parcours entre la Côte d'Azur et l'Ile-de-France en ayant un meilleur positionnement par rapport à l'avion sur les temps de transport complets (en porte à porte) et, de cette manière, d'offrir une vraie alternative à l'avion. Nous voulons atteindre le périmètre de pertinence du TGV : 3 heures, 3 heures 30, un tout petit peu plus éventuellement. Nous cherchons également à mieux utiliser le matériel roulant. Enfin, nous entendons rapprocher les métropoles régionales et européennes. Rappelons que les projets également existants vers Bordeaux-Toulouse, entre Montpellier et l'Espagne permettront de réaliser une double transversale mais également d'ouvrir le champ des euro-régions, dès que nous aurons pu travailler en partenariat avec nos collègues étrangers. Nous allons profiter de la rapidité et de la proximité. Il s'agit là des schémas que j'ai déjà eu l'occasion de présenter en matière de desserte. Nous voyons que le TGV n'est pas uniquement pour Toulon et pour Nice, mais il dessert tout le littoral méditerranéen. Nous proposons donc une irrigation très fine des bassins de population, par rapport à nos concurrents de l'aviation.

Nous entendons développer l'offre intercités. Il faut absolument insister sur ce point. C'est un enjeu fort compte tenu de la géographie de cette région. C'est le cas aujourd'hui, puisque le TGV réalise déjà du cabotage mais, compte tenu des nombreuses fréquences et des nombreux points d'arrêts, nous allons pouvoir offrir également des liaisons intercités importantes, intrarégionales, très nombreuses. Si on songe au fait qu'il y aura vingt allers-retours Nice-Marseille (c'est un par heure chaque jour), par rapport à six aujourd'hui, on comprend à quel point nous souhaitons travailler avec le Conseil Régional (qui définit l'offre TER). Nous devons voir avec lui comment nous pouvons, en complémentarité, offrir cette bonne desserte entre les villes.

Puisque nous allons dégager des sillons, nous allons pouvoir améliorer l'offre qui est extrêmement tendue aujourd'hui, car nous allons pouvoir la densifier, réaliser une meilleure exploitation puisque la capacité et la régularité seront améliorées. Enfin, pour répondre à vos souhaits, nous pourrions offrir de meilleures dessertes TER sous la gouverne du Conseil Régional dont c'est la pleine autorité.

Nos gares seront des gares nouvelles mais également plus proches des centres-villes. Ce n'est pas seulement trois ou quatre gares nouvelles, c'est déjà desservir les populations existantes et permettre, grâce aux gares nouvelles, de desservir également les populations de l'arrière-pays. Là, il faudra continuer à travailler sur les fonctionnalités de ces gares. Nous souhaitons ardemment que ces gares soient situées à l'intersection des lignes actuelles et de la ligne nouvelle, pour pouvoir organiser cette bonne intermodalité, bien travailler avec le TER. Nous souhaitons travailler avec les collectivités pour qu'elles réfléchissent aux modalités d'accès de ces sites et qu'elles l'introduisent dans leurs propres réflexions d'urbanisme. Les trois gares – je ne les re-cite pas ; vous les connaissez : de Toulon jusqu'à Nice – montrent qu'elles se justifient au travers de nos études.

Un mot sur le fret pour dire qu'effectivement, nos études, aujourd'hui, montrent qu'une ligne mixte ne serait pas appropriée. Il n'existe d'ailleurs aucun exemple de ligne permettant de faire rouler les voyageurs à 300 kilomètres à l'heure, avec des trains de fret dans le même temps. Cela serait très complexe en termes d'exploitation. Cela ne nous paraît pas approprié compte tenu de ce que notre collègue italien de RFI nous a montré. Ils nous confirmeront que le transit trouve sa solution sur Lyon-Turin et que, par contre, nous devons traiter les flux régionaux parce qu'ils existeront, ils continueront à augmenter. Pour cela, nous devons travailler en productivité, mieux utiliser les wagons, les sillons et permettre de faire davantage de trafic avec des moyens identiques ou guère plus augmentés.

Nous souhaitons enfin nous assurer de la robustesse de l'exploitation. Les personnes qui habitent ce département connaissent nos difficultés liées au réseau et au parc de rames. C'est donc pour nous l'occasion d'être très vigilants à certains points fondamentaux pour la qualité de l'offre. Nous devons pouvoir bien exploiter nos rames, faire en sorte qu'il y ait le moins d'imbrication de missions possible. Nous devons bien regarder – c'est un problème qui a été souligné et nous serons vigilants – les problèmes de construction de lignes communes aux différents types de trafics (TGV et TER), l'implantation des gares sur la ligne et les liaisons avec les lignes existantes.

Juste pour terminer, ce qui me semble être le meilleur scénario pour nous – ce n'est pas un scoop, ce n'est pas un tracé, ce ne sont pas des gares – ce sont les critères qui nous semblent nécessaires pour déterminer le meilleur tracé, le meilleur scénario. C'est celui qui conjuguera les meilleurs résultats sur les critères indiqués ici :

- les temps de parcours des relations nationales radiales et transversales vers les relations régionales (temps de parcours de bout en bout) ;
- l'aptitude à assurer des correspondances nombreuses et faciles entre ces offres (car nous allons de plus en plus vers l'intermodalité) ;
- la capacité des installations en gares et en lignes avec une forte robustesse de l'exploitation (j'insiste beaucoup sur ce point) ;
- une configuration ou une adaptation des gares et leurs impacts sur l'utilisation du matériel ;
- la possibilité de révisage et d'entretien du matériel (nous avons cité tout à l'heure nos emprises : il faut les préserver à tout prix et nous nous battons depuis des années pour les maintenir)
- la politique de péage à voir avec RFF pour la mise à disposition de ses structures.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur Cartier. Une question et ensuite la salle devra être libérée. Monsieur, une question ?

Robert BRUGEROLLES

La dernière chose dont vous avez parlé, qui est la politique de péage pour la mise à disposition de leurs structures, me permet de poser ma question. Je pense en effet qu'il faudrait que le projet soit associé à une demande solvable. De manière générale, nous avons l'exemple d'Eurotunnel qui s'est lancé dans un projet – je trouve cela intéressant. Beaucoup de gens y ont investi. Il y a des problèmes financiers – et le problème est de savoir à quelles conditions on peut retrouver un équilibre financier. C'est un peu ce qui a été sous-entendu aujourd'hui en disant qu'on ne travaille pas pour dix ans, pour vingt ans, mais peut-être pour cent ans. Evidemment, le problème de la concession vient se greffer. C'est une question que je pose à la SNCF mais également à RFF. Dans les calculs économiques, il faut que cela soit clair, qu'on ne fasse pas forcément payer des contribuables qui n'ont rien à faire dans cette histoire. On doit plutôt essayer d'intéresser ceux qui ont vraiment des besoins de ce côté, que ce soit directement ou légèrement indirectement. Mais je pense que si on veut suivre les impératifs économiques et les besoins des populations, il faut intégrer, un minimum, ces variables.

Philippe MARZOLF

Merci. Réponse ?

Michel LEGOFF, Directeur délégué au développement des grandes lignes

Je pense effectivement que votre question s'adresse en grande partie à RFF et on ne va pas aborder ici le problème du montage financier, sauf si RFF veut le faire. Je voudrais simplement éclairer ce qu'on a mis derrière le mot « *politique de péage* ». Il est clair que dans la compétition entre les différents modes de transport, les temps de parcours et le tarif est également important. Le tarif tient compte de nos charges d'exploitation. Pour la SNCF, le péage représente une charge d'exploitation et, évidemment, plus un projet est cher, plus il est difficile à financer et plus le péage d'une ligne nouvelle risque d'être décuplé et, par conséquent, de réduire l'attractivité du TGV. C'est effectivement une variable extrêmement importante.

Philippe MARZOLF

Merci. RFF, peut-être voulez-vous... ?

Madame MERMILLOD

Je vais répondre à votre question pour vous présenter deux notions : la première, la notion de rentabilité et la deuxième, la notion de financement. Sur la rentabilité des projets des grandes infrastructures, les calculs sont normalisés. Ils prennent en compte des notions de gains pour la collectivité : gains de temps, économies de pollution, recettes supplémentaires générées par les

trafics supplémentaires pour la SNCF, les recettes supplémentaires générées pour Réseau Ferré de France. Il y a tout un ensemble de mesures qui sont valorisées, monétarisées et on établit des taux de rentabilité économique sur les projets. On en a déjà parlé, les règles de financement de ce projet ne sont pas arrêtées. Mais, la seule chose que nous pouvons dire c'est que, jusqu'à présent, jusqu'à la ligne LGV Méd, la SNCF finançait à 100 % le projet de LGV. Le co-financement est maintenant la pratique. Il a été pratiqué sur la LGV Est. On a amené un financement partagé entre RFF (20 %), les collectivités locales (30 %), l'Etat (plus de 30 %), l'Europe, le Grand-Duché de Luxembourg et la SNCF.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces réponses. Merci de votre participation. Notre prochaine réunion se tiendra à Marseille.