

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Nice le 12 mai 2005

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours	2
Présentation du projet par RFF	6
Interpellateurs : les interventions alterneront avec les questions du public	15

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours

Alain OHREL, CPDP LGV PACA

Après la présentation à laquelle je vais procéder rapidement, et en tout état de cause dans la limite de vingt minutes, de ce qu'est le débat dans son ensemble de la Commission particulière du débat public, nous aurons une présentation du projet lui-même par Réseau Ferré de France, et ensuite - du moins je l'espère, parce qu'on me dit qu'il y a une incertitude quant à la possibilité technique de procéder aux projections prévues - il y aurait donc la prise en compte du contexte environnemental dans notre région, pendant quinze minutes, par le Cabinet Hanrot & Rault. Puis, nous demanderons à la salle de formuler quelques questions, avant d'en venir aux exposés que chacune des personnes ici présentes présentera : Monsieur Louis Nègre, Monsieur Rudy Salles, Monsieur Jean Icart, Monsieur Bernard Nicoletti, Jacques Molinari, Christiane Dony, et Paul Touze. J'espère que je ne déforme par la prononciation de ces noms. J'ai oublié un nom, je m'en excuse, Giovanni Fusco. Voilà.

Pour vous expliquer ce qu'il en est de l'organisation du débat public, le mieux, c'est évidemment de faire un rapide rappel de ce qu'est la Commission Nationale du Débat Public, l'autorité administrative indépendante, telle qu'il en existe une petite quinzaine en France. Celle-ci a été créée par la logistique de la démocratie de proximité, en date de février 2002.

Elle est là pour veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Cette Commission Nationale du Débat Public désigne éventuellement, pour conduire le débat afférent à un projet déterminé, une Commission Particulière, dite Commission particulière du débat public, qui est chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Elle comprend un président et quatre membres, qui sont nommés par la Commission Nationale du Débat Public. Les membres nommés par la Commission Nationale constituent cette Commission Particulière et sont donc quatre. Ce soir, vous avez Annie Canis-Miletto qui habite la région, et qui a pour spécialité professionnelle d'être experte foncière, et également commissaire enquêteur. Monsieur Didier Corot ici présent, est quant à lui paysagiste et membre de la Commission des Sites, Olivier Klein qui est absent, est un chercheur enseignant du Laboratoire d'Economie des Transports, et le quatrième s'appelle Alain Ohrel. Ils sont tous liés par un engagement éthique et déontologique au terme duquel ils doivent s'assurer de l'indépendance et de la neutralité de cette Commission. Enfin, le rôle de cette Commission Particulière est de faciliter les échanges, d'être modérateur, incitateur, etc. Et aussi de garantir la mémoire du débat. Il faut dire que les objectifs qui sont ceux de ladite Commission concernent la diffusion des informations, la transparence, la cohérence, la compréhension, et à ce titre, assurer une participation active de ceux qui veulent bien entrer dans le débat public, et garantir un dialogue constructif autour des projets présentés. Il s'agit d'éclairer la décision du maître d'ouvrage le moment venu. C'est-à-dire, qu'une fois le débat clos, que le maître d'ouvrage aura à se prononcer sur les suites qu'il entend donner au projet, avec éventuellement les infléchissements, les modifications que le débat public aura pu défendre pertinemment.

Les principes qui dirigent la Commission sont ceux de la transparence, la prévention... Tout participant au débat public a un égal droit et une égale vocation à s'exprimer, quelle que soit sa position par ailleurs. Ce n'est pas cela qui compte. Ce qui compte, c'est tout simplement un point de vue exprimé. Et ce point de vue doit évidemment s'appuyer sur une argumentation pertinente.

Les suites du débat seront présentées sous la forme d'un compte rendu par le président de la Commission particulière du débat public. Ce compte rendu donnera lieu à ce qui deviendra les termes du bilan général que présentera fin juillet le président de la Commission nationale du débat public.

La publication du principe et des conditions de la poursuite du projet par le maître d'ouvrage interviendra vraisemblablement fin octobre ou novembre.

Dans tout ce qui constitue le document de la présentation, il y a le dossier proprement dit du débat. (*inaudible*). A cela s'ajoute comme supplément d'information ce que vous-mêmes produisez éventuellement sous forme de cahier d'acteurs, c'est-à-dire un certain nombre de propositions que vous faites. Nous avons estimé qu'elles méritaient une publication. En l'état actuel, on a 36 projets de cahiers d'acteurs. Il y a par ailleurs l'édition d'un journal du débat, dont cinq numéros sont prévus. Il y en a deux qui sont déjà sortis. Le premier a été tiré en très grand nombre d'exemplaires - 1,5 million - et a été distribué dans les boîtes aux lettres, il a été diffusé dans les journaux, dans les collectivités locales et la presse régionale. Le numéro 2 a eu une moindre distribution, avec 250 000 exemplaires, et a fait l'objet d'une distribution dans les lieux publics.

Les moyens de diffusion de l'information concernent l'accueil possible dans les locaux de la Commission particulière du débat public qui sont aussi bien à Marseille qu'à Toulon et Nice. Le recours à l'information se fait aussi par Internet, avec une moyenne annuelle de 288 connexions, et 23 399 visites intervenues depuis 1^{er} janvier 2005. Sur ce site internet, il existe aussi la possibilité de poser des questions, et les réponses sont adressées par courrier, par email... Il y a eu 637 questions posées. Vous pouvez aussi recourir au numéro vert, et il y a le système des cartes pour demander des renseignements (*inaudible*) ...aussi les intéresser à l'actualité économique de la région. La presse locale a déjà publié 184 articles de presse en 2005 concernant ce débat.

Quant aux modalités pratiques, l'association effective publique (*inaudible*) nous avons eu près de 4 300 participants aux débats, au départ trois réunions de lancement qui ont eu lieu à Nice, Toulon et Marseille, puis des auditions publiques où les acteurs ont participé, et enfin huit réunions thématiques sur les sujets tels que l'Arc méditerranéen, le développement durable, le développement du TER qui a fait l'objet de deux réunions. C'est pour cela que vous avez d'ailleurs huit réunions alors qu'il n'y a eu que six sujets traités. Deux de ces sujets l'ont été deux fois : le développement des TER, et les enjeux environnementaux (*inaudible*) le transport des marchandises de Saint Raphaël et les enjeux pour concilier avec l'urbanisme à Draguignan.

A ces réunions thématiques s'ajoutent les ateliers pédagogiques (*inaudible*) ont été décidés très récemment, consacrés au financement de cet investissement, de ce projet, et aussi à l'examen des solutions alternatives telles que d'ailleurs elles se dégagent du débat public. Des réunions de proximité telles que celle que nous tenons en ce moment ont déjà eu lieu. Enfin, tout cela se conclura par trois réunions de synthèse, dont la date n'est pas définitivement arrêtée. Une date avait été originellement arrêtée, et figurait d'ailleurs dans le numéro 1 du journal du débat, et a été modifiée, parce que nous avons souhaité prolonger ce débat, du fait de la demande inspirée par une étude complémentaire. Il faut donc attendre les conclusions provisoires avant de conclure le débat. Ces réunions générales de synthèse auront probablement lieu les 5-6-7 juillet, à Marseille, Toulon et Nice.

Certaines études complémentaires ont déjà été réalisées. Elles concernent notamment quinze séquences paysagères du contexte environnemental des territoires traversés. Et des études ont été réalisées par des acteurs du débat. C'est le cas de l'étude du passage par Marseille, c'est le cas

d'une étude sur une gare nouvelle, plus proche du centre de Toulon, qui a été menée par Toulon Provence Méditerranée, aussi de nombreuses propositions de solutions alternatives dont on a dit qu'elles feraient l'objet d'un examen lors d'une séance qui leur serait spécialement consacrée.

Mon ami et collègue de cette Commission Didier Corot va vous parler un peu de l'état d'avancement. Je vais lui céder le micro.

Didier COROT, CPDP LGV PACA

Effectivement, nous sommes à un peu plus de mi-parcours, comme le disait Alain tout de suite. Nous pouvons rapidement récapituler les grandes lignes de synthèse, de ce que nous pouvons faire à cette étape. D'abord, nous avons constaté la difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait bénéficier de l'opportunité du projet de LGV PACA dans cette région.

D'abord, nous avons constaté que nous avons presque affaire à trois pays indépendants, avec une vision commune assez réduite.

Deuxième point : une forte inquiétude, très importante, sur les impacts environnementaux du projet, et souci du maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles - essentiellement du Var - et milieu naturel.

En troisième point, mais il n'y a pas de hiérarchie, de nombreux questionnements sur l'emplacement des gares. Nous avons beaucoup de critiques au sujet de l'implantation des gares nouvelles. Est-ce qu'elles seront vraiment liées à un projet urbain ? Est-ce que les accès sont réfléchis ? Quelles dessertes les accompagneront ? Quel gain de temps réel, compte tenu de la distance qu'il faut faire pour rechercher ces gares, dites parfois gares AOC ? Enfin, proposition de liaison de centre ville à centre ville, qui est vivement recherchée, par les décrochements vers les gares urbaines existantes.

Un autre point très fort : la forte demande d'une priorité pour les transports quotidiens, avec des TER et des dessertes de type RER. Lors des deux réunions thématiques à Nice et à Aix, de fortes inquiétudes sur le financement, et demandes d'éclaircissement sur les réalisations des autres projets d'infrastructures. Effectivement, nous n'avons pas de réponse actuellement de la part du maître d'ouvrage. Cette inquiétude se manifeste donc beaucoup dans les courriers et les questionnements. Le risque de concurrence entre les TER et le projet de la (*inaudible*) PACA, en regard de la grande capacité qui devrait être facilitée par la nouvelle ligne. Les coûts pour les contribuables de la région : cela recoupe les inquiétudes sur le financement en général. Enfin, un questionnement et un intérêt pour la solution mixte voyageurs/marchandises, et qui a été également souvent... non pas examinée, mais demandée.

Dans cette synthèse, très rapidement et par département, les points particuliers qui sont distincts :

- Dans les Bouches-du-Rhône, l'expression d'un projet d'aménagement commun sur (*inaudible*) marseillaise, la demande du passage de la LVG par Marseille, avec un projet de train à la nouvelle gare de La Bocca. Et aussi de fortes inquiétudes dans la vallée du Rhône, où une troisième voie, un peu comme celle entre Antibes et Nice, est prévue par le plan avec la région. Egalement, Aubagne, Gemenos et dans les bassins de Cuges-les-Bains et de

(*inaudible*) qui est dans le Var, qui sont des sites particulièrement fragiles. Là, des oppositions de principe à la LGV, notamment dans le centre Var : préserver la qualité de vie, en limitant l'urbanisation et l'inflation tertiaire, sachant que l'un des scénarios, effectivement, vient concerner les espaces qui jusqu'à présent n'ont pas connu l'infrastructure ni autoroutière, ni routière. Très forte inquiétude pour la pérennité de l'agriculture, en particulier le vignoble. Contestation de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers. Depuis, effectivement, il y a eu une étude de réalisée, et il y a eu une contre proposition. Une demande de réouverture de lignes existantes, Carnoules-Gardanne par exemple.

- Dans les Alpes-Maritimes, constat d'une opportunité confirmée par tous. Le projet de LGV répond bien à un besoin de désenclavement du département. Critique du manque d'ambition du projet concernant la poursuite de la ligne après Nice vers l'Italie, et demande très forte de raccordement direct au tunnel à Nice, dédié à la troisième voie Antibes/Nice, au réseau de TER pour un service (*inaudible*).

Voilà à peu près l'état de la synthèse que nous avons pu faire actuellement.

Alain OHREL, CPDP LGV PACA

Merci Didier. Nous sommes en retard de dix minutes sur l'horaire pour avoir commencé dix minutes après. Ceci étant, je pose la question : Y a-t-il dans l'assistance quelqu'un qui, à propos des débats publics, aurait des questions ? Sur les modalités de son déroulement, ou des suggestions...

Jean-Paul MENARD, membre des Amis du Rail Azuréen

En ce qui concerne le prolongement du débat, des réunions supplémentaires ont été demandées. Vous avez fixé des dates. Concernant le terme du débat, il est fort probable à mon avis que si les dates de réunion supplémentaires sont acceptées, il est probable qu'il y aura un léger dépassement de date. J'aimerais savoir si la Commission particulière du débat public a donné une réponse à des demandes.

Deuxième question : Il y a un projet concernant la presse écrite et télévisée. Il faut dire qu'en ce qui concerne en particulier *Nice Matin*, il y a des articles extrêmement discrets, il n'y a pas suffisamment d'information, ce qui fait que ce soir, comme lors de certaines réunions précédentes, il n'y a pas grande foule. Il y a donc des lacunes à compléter. Est-il prévu que la presse écrite publie des encarts relatifs au projet de la ligne à grande vitesse, ce qui n'a pas encore été fait ? Lors d'un précédent débat, un effort rédactionnel avait été fait, notamment par *Nice Matin*. Je me souviens avoir transmis à l'époque de mes anciennes fonctions, tout un dossier concernant les transports régionaux, au niveau du département des Alpes-Maritimes. Egalement, au niveau de la télévision, il y a très peu de reportages. C'est dommage. J'ai suggéré au directeur de FR3 Méditerranée, l'idée d'un débat télévisé sur la future ligne à grande vitesse, débat auquel je suis prêt personnellement à participer. Pour l'instant, aucune suite n'a été donnée. Alors, est-ce que la Commission particulière du débat public ne pourrait pas essayer d'intervenir, de tirer un peu l'oreille des journalistes ? Je vous remercie pour vos réponses.

Alain OHREL

Il s'agit là de questions importantes, s'agissant des études complémentaires, certaines sont prévues. Il faut concilier, et vous l'avez vous-mêmes suggéré, l'intérêt de faire des études complémentaires, mais la nécessité aussi de ne pas trop s'écarter du calendrier initial. Pour répondre à votre question, les études complémentaires auront leurs résultats connus à temps pour que l'on ait les dernières réunions de synthèse dans la première quinzaine de juillet, et le débat sera donc achevé avec le 14 juillet.

Pour ce qui est des relations avec la presse, je sais qu'il existe - nous avons contracté... Je vais passer la parole à notre secrétaire générale, Madame Dominique de Lauzières, qui va vous donner les explications.

Dominique de LAUZIERES, CPDP LGV PACA

En fait, pour les relations de presse, il y a un cabinet qui fait très bien son travail, et qui abreuve les journalistes de toutes les informations concernant le débat, les réunions, etc. En fait, les journalistes font ce qu'ils veulent, et il n'y a absolument aucun moyen d'imposer quoi que ce soit aux journalistes. A chaque réunion, nous envoyons des communiqués pour les inviter. Il n'y a rien à faire. Nous avons un gros problème dans le 06 en particulier.

Alain OHREL

Nous allons passer à la deuxième partie de l'ordre du jour, la présentation du projet lui-même par Réseau Ferré de France. Il y aura vingt minutes à la disposition de Monsieur Bernard Gyssels pour le compte de RFF. Non, c'est Monsieur Croc, qui est le Directeur régional de RFF, et ensuite, nous aurons aussi une intervention pour le compte de la SNCF, de Madame Archambault.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC, Directeur régional RFF

Bonsoir. Réseau Ferré de France est propriétaire des infrastructures ferroviaires en France, actuellement. Il est donc responsable de leur développement et de leur entretien dans l'exploitation. C'est donc à ce titre que Réseau Ferré de France a demandé qu'il y ait un débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Projet qui a été élaboré sous le pilotage d'un Comité d'Orientation présidé par le préfet de région, dans lequel participaient les grandes collectivités de la région : la région elle-même, et pour ce qui vous concerne ici, le département des Alpes-Maritimes et la communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur. Ce projet, nous le présentons donc au débat, parce que nous sommes assez persuadés de son opportunité.

La région souffre d'un double handicap : ce n'est pas à vous que je dirais que Nice est vraiment très loin du réseau à grande vitesse français, et que la commande initiale du CIAT qui était de mettre au point un projet qui relie Nice et la Côte d'Azur - et plus tard l'Italie - au réseau à grande vitesse

français est une commande légitime. En plus, nous avons un problème de capacité, de congestion : congestion routière et congestion du réseau ferroviaire, d'où l'idée d'un projet qui offre à la fois la grande vitesse et la grande capacité. Il y aura les deux choses dans la présentation : grande vitesse et grande capacité. Et comme nous sommes dans le débat public, tout est ouvert. Toutes les solutions qui sont présentées sont à égalité. Et surtout, nous sommes là essentiellement pour écouter vos suggestions et pour que vous puissiez contribuer à la décision que le maître d'ouvrage prendra dans le courant du mois de novembre.

Merci.

Bernard GYSSELS, Chef de projet LGV PACA, RFF

Bonsoir. Aujourd'hui, Nice, sixième agglomération française, souffre plus que jamais d'un isolement ferroviaire. Il faut plus de trois heures en train pour sortir des frontières régionales. A part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de huit heures. La LGV PACA permettra de rapprocher le Var et les Alpes-Maritimes du reste de la France et de l'Europe. La grande vitesse permettra aussi de se déplacer deux fois plus vite entre toutes les grandes villes de l'Arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en deux heures vingt, et de Marseille à Gène en six heures ! La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train, en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent. Avec la LGV PACA, on gagnerait une heure trente à deux heures sur le trajet Nice/Paris, et tous les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations. La plupart des temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne trois heures vingt-cinq à soixante kilomètres/heure. On voit en rouge et en noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes.

Par exemple, au niveau de Saint-Laurent-du-Var, aucun jour de l'année n'échappera à la situation d'au moins une heure de blocage. Et les aménagements routiers ne résoudront pas cette situation. La LGV PACA va ainsi contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture, à l'intérieur de la région.

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

Alors, dans les années qui viennent, le Conseil Général va mettre en service des TER toutes les sept à quinze minutes, au départ des gares des agglomérations. C'est-à-dire une desserte du style RER, comme en région parisienne. Deux lignes existantes et la nouvelle permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Comment réaliser la ligne à grande vitesse ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ils sont classés en trois familles.

Tout d'abord, les scénarios de desserte sur un axe desservant Marseille, Toulon et Nice : deux scénarios ont été étudiés suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de

l'agglomération, comme vous le voyez sur cette carte. Les scénarios de desserte sur deux axes desservent d'une part Marseille, d'autre part Toulon : huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement l'*(inaudible)* Méditerranée, entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise, par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume. Les scénarios desservant sur trois axes, séparément, Marseille, Toulon et Nice : six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement l'*(inaudible)* Méditerranée, entre Durance et le sud d'Aix en Provence, et de l'itinéraire dans le département du Var : haut Var ou centre Var.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes, qui suivent l'itinéraire du centre Var, ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont les couloirs représentés en vert sur cette carte. Ce sont donc les trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir.

Maryse ARCHAMBAULT, coordination projet LGV PACA, SNCF

La SNCF apparaît dans ce dossier en tant que transporteur et en tant que maître d'ouvrage pour la réalisation des gares. Je vais vous présenter ce que la SNCF propose à partir du projet d'infrastructure de la LGV. Deux principes nous ont guidés pour vous faire ces propositions, établir ces hypothèses : d'abord, nous cherchons à améliorer l'accessibilité aux transports ferroviaires. Il s'agit pour nous de proposer une offre qui puisse bénéficier à la plus grande partie de la population de la région PACA. Deuxièmement, nous proposons une alternative à l'avion et à la route, tout en préservant l'atout propre du TVG qui est de desservir les centres villes.

Sur ces bases, voilà l'offre TGV que nous envisageons. Nous essayons d'allier rapidité et proximité. Plusieurs types de missions pourraient être élaborés pour les TGV. Parlons d'abord des TGV qui relient la région PACA à Paris. On pourrait imaginer :

- les TGV directs, de Paris à Nice, sans aucun arrêt,
- des TGV jusqu'à Nice, voire l'Italie, venant de Paris, mais s'arrêtant dans les gares de la ligne nouvelle. Là, on joue la rapidité maximum,
- mais aussi des TGV desservant la côte, pour jouer plutôt la proximité. On aurait ainsi des TGV Paris/Marseille/Toulon/Hyères, et des TGV dans votre département qui feraient Paris/Nice par la côte, à partir de Saint-Raphaël : desservant Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Voilà pour les TGV Paris. Pour les TGV qu'on appelle Province/Province - c'est-à-dire qui relient la région PACA au nord de la France et au reste de l'Europe, et également les TGV de l'Arc méditerranéen - nous envisageons de les faire passer à la ligne à grande vitesse, et de les arrêter dans les gares nouvelles sur cette ligne à grande vitesse.

Sur ce schéma, vous voyez également les temps de parcours commerciaux. Ce sont les meilleurs temps de parcours qu'on pourrait offrir aux voyageurs, donc vraiment ce que les gens pourraient vivre comme horaires, comme temps de parcours. Les gains de temps permis par le projet sont très importants. Ils permettent de gagner près d'une heure trente sur le trajet Paris/Nice, une heure

également sur Paris/Cannes et sur Paris/Antibes, et plus d'une heure trente si on fait une nouvelle gare sur le triangle Cannes/Grasse/Antibes. Si on zoome un peu sur les temps de trajet Paris/Nice, actuellement, un trajet Paris/Nice fait cinq heures trente-cinq : il y a quatre arrêts intermédiaires. On aurait un Paris/Nice aujourd'hui sans aucun arrêt en cinq heures cinq. Sur ce projet, avec le scénario le plus rapide entre Paris et Nice, on pourrait avoir trois heures quarante. C'est l'horaire d'un TGV qui n'aurait aucun arrêt entre Paris et Nice. Au passage, un Paris/Nice qui s'arrêterait dans les gares de la ligne nouvelle atteindrait Nice en quatre heures.

Les gains de temps très importants nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyageurs grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour la région PACA (*inaudible*) de 24 millions de voyageurs par an. A Nice, en l'occurrence, le trafic TGV pourrait ainsi être triplé par rapport à aujourd'hui.

Ce trafic nous permet d'envisager un accroissement important du nombre de fréquences proposées. C'est ce que vous voyez sur ce tableau. Si on regarde le cas de Nice, c'est aujourd'hui desservi par onze allers-retours TGV chaque jour, dont six relient Nice et Paris, et cinq Nice à la Province et à l'Europe. En projet, nous estimons que le gain de temps, appliqué aux autres infrastructures nouvelles qui sont prévues d'ici 2020, peut permettre d'offrir jusqu'à trente-trois fréquences allers-retours chaque jour pour Nice, dont treize fréquences pour Paris et vingt pour la Province.

A noter au passage que les deux fréquences de TGV Province/Province étant prévues avec des arrêts à Marseille, Toulon, est Var et ouest Alpes-Maritimes permettent aussi de desservir les déplacements intrarégionaux. En clair, on aurait, avec ces missions TGV, chaque jour vingt allers-retours Nice/Marseille en une heure à une heure quinze. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre TGV avec les TER mis en place par le Conseil Régional afin d'offrir un bon maillage ferroviaire dans la région.

Les gares. La desserte s'appuie à la fois sur les gares actuelles et les gares nouvelles. En ce qui concerne les gares nouvelles, nous avons dans le cadre de la préparation de ces gares, fait un certain nombre d'études sur l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne nouvelle. D'abord une gare au nord de Toulon, située aux environs de Cuers, et qui sert à irriguer l'agglomération Toulon/Hyères et le secteur nord-est ; une gare dans l'est du Var, qu'on appelle dans le dossier est Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golf de Saint-Tropez ; et une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes, qui pourrait être située dans le triangle Cannes, Grasse, Antibes, à l'intersection de la ligne Cannes/Grasse. Pour ces trois gares, nos études ont montré qu'elles se justifient dans la mesure où elles étendent la zone d'accessibilité du TGV.

Dans le cas du scénario nord Marseille, nous avons analysé aussi l'hypothèse d'une gare supplémentaire sur le site de Marseille-Blancarde. Cette seconde gare TGV pourrait être destinée aux TGV Province/Province. C'est-à-dire que Marseille-Saint Charles resterait la gare TGV pour Paris. Enfin, nous sommes favorables à des arrêts TGV dans le pôle multimodal de Nice-Saint Augustin, mais je pense qu'on en reparlera dans la soirée, afin de développer l'accessibilité aux TGV dans l'ouest de Nice. Notre souhait, au-delà de ces gares nouvelles, est de continuer à desservir les gares des centres villes. Ainsi, nous aurions dans les Alpes-Maritimes jusqu'à huit gares TGV : Cannes, Antibes, ouest Alpes-Maritimes, Nice-Saint Augustin, Nice centre, Monaco, Menton et Vintimille.

Merci.

Lise MERMILLOD, RFF

La LGV PACA, c'est la ligne nouvelle des TGV évidemment, comme vient de le présenter la SNCF. Mais aussi la possibilité de mettre en service un nouveau type de service : les trains (inaudibles) à grande vitesse qui circulent alternativement sur la ligne classique le long du littoral et sur la ligne à grande vitesse, parce que ces deux lignes seront interconnectées en au moins deux points. Ces trains cumuleraient ainsi les avantages, comme pour le TGV, de la grande vitesse et de la desserte fine des territoires. Ainsi, des temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient diminués de plus d'une heure, alors que dans le même temps, le temps de parcours routier sera souvent augmenté. Par exemple, entre Marseille et Nice, nous aurons une heure dix, alors que par la route, on mettrait plus de trois heures trente, à l'horizontal 2020. On aurait Toulon centre vers l'ouest des Alpes-Maritimes en trente-cinq minutes, de l'est Var vers Nice, en vingt-cinq minutes.

La LGV PACA c'est aussi, sur la ligne existante, trois fois plus de TER grâce au report des trains grandes lignes et des TGV sur la ligne nouvelle. On va mettre en service des trains qui desservent toutes les quinze minutes autour des agglomérations. Enfin, c'est aussi sur la ligne existante des trains pour les marchandises locales, avec des sillons de meilleure qualité. La LGV PACA, ligne grande vitesse de grande capacité, rend donc le train nettement plus attractif, tant pour les grands trajets que pour les parcours quotidiens, et rendra à la ligne Marseille/Vintimille son rôle nécessaire pour structurer les agglomérations.

Les TER. Entre Cannes et Nice aujourd'hui, la desserte n'est pas mauvaise, notamment quand on compare avec l'ouest de la région. Elle est quand même bien meilleure : on a quasiment un train toutes les demi-heures aux heures de pointe. Le problème, c'est que ces trains sont non rythmés. Il y a des périodes pendant lesquelles pendant plus de deux heures, il n'y a pas de train. Donc là, c'est relativement discontinu. L'ambition de la région, c'est d'améliorer ces trains, avec une première phase dans les aménagements de Contrat de Plan avec la région, qui permettraient de mettre en place une offre cadencée toutes les quinze minutes aux heures de pointe. Avec la LGV PACA, on dégage de la capacité, et on peut aller encore plus loin. Nous avons vu cela aussi avec la région, on pourrait mettre en service une offre cadencée toutes les dix minutes aux heures de pointe entre Cannes et Nice.

A l'est de Nice, aujourd'hui vous avez une offre qui est relativement discontinu, non rythmée, et surtout, qui s'arrête à Vintimille, qui ne continue pas. Avec la LGV PACA, là aussi, il y a des projets d'aménagement côté italien. On pourrait donc avoir une offre cadencée toutes les dix minutes en heures de pointe vers Vintimille, et un train tous les quarts d'heure prévu vers la Ligurie. On aurait donc un train beaucoup plus attractif sur les trajets longue distance comme pour les trajets régionaux. Cela veut dire 2 à 3 millions de voyageurs TGV supplémentaires, comme les prévisions de la SNCF ; cela veut dire que près d'un voyageur sur trois prendrait le train entre l'Ile-de-France et les Alpes-Maritimes ; cela veut dire environ 2 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER : une personne sur dix prendra le TER pour relier Antibes et Nice ; une personne sur deux entre Monaco et Nice. Enfin entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains intercités selon les fréquences que l'on peut mettre en place, et des parts de marché pour les trains, sur ces relations entre Marseille et Nice, qui atteindrait l'ordre de 50 %, une personne sur deux. C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion - il y a près de 5000 voitures chaque jour - qui choisiront le train plutôt que la voiture. Rappelons simplement qu'en matière de sécurité, le train et l'avion sont trois fois plus sûrs que la route, que pour l'effet de serre, un TGV génère 20 fois moins de CO2 que la voiture, et 45 fois moins que

l'avion. Pour la pollution, c'est pareil : un TGV, c'est 13 fois moins polluant que l'avion, et 30 fois moins que la voiture. Une LGV permet d'écouler le trafic qui est équivalent à deux autoroutes à deux fois trois voies (il n'y en a qu'une aujourd'hui) et en terme d'occupation du sol, une autoroute à deux fois trois voies représente 35 mètres, une LGV : 15 mètres. Cela occupe donc moins d'espace. Le report de déplacements vers le train est donc bon pour la sécurité, la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète, à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Je vais maintenant vous présenter les différentes possibilités de prolongement de cette ligne à grande vitesse qui ont été étudiées à l'intérieur du département des Alpes-Maritimes. Vous voyez sur cette carte cinq possibilités de construction de la ligne nouvelle qui ont été étudiées. La première en orange, qui consisterait à construire la ligne à grande vitesse jusqu'à l'ouest de Cannes, où elle se raccorderait à la ligne littorale. Deuxième solution en rouge, au-dessus, qui consisterait à prolonger la ligne jusqu'à la section qui sera portée à trois voies entre Antibes et Nice dans le cadre des travaux du Contrat de Plan. Troisième solution en rose, consisterait à prolonger cette ligne jusqu'à Nice centre. Et enfin, deux autres solutions en bleu foncé et bleu clair, qui conduiraient à prolonger la ligne au-delà de Nice : une première solution qui viendrait se raccorder entre Nice et Monaco, sur une ligne existante, et enfin, il y a la solution qui consisterait à prolonger la ligne jusqu'à la frontière italienne.

Si on construit la ligne nouvelle jusqu'aux environs de Cannes, il demeure un important problème de capacité du réseau ferré dans les Alpes-Maritimes. Si la troisième voie entre Antibes et Nice permettra à l'horizon de sa réalisation de développer déjà fortement le TER avec le projet d'avoir un TER cadencé au quart d'heure d'Omnibus entre Cannes et Nice, à cet horizon-là, la section Cannes/Antibes sera restée à deux voies, et elle sera devenue le goulot d'étranglement du réseau ferré dans les Alpes-Maritimes.

Comme l'on souhaite encore développer le TER et également avoir une offre de TGV à peu près triplée, cette section entre Cannes et Antibes sera saturée. Et si la LGV s'arrête avant Cannes, il faudra une section nouvelle de deux voies supplémentaires entre Cannes et Antibes que l'on imagine réaliser en tunnel, deux voies de surface restant dédiées à la desserte finale TER. Cette solution permettrait un temps de parcours entre Nice et Paris de trois heures cinquante, et un coût évalué à 5,4 milliards d'euros.

La deuxième solution consisterait à prolonger la ligne nouvelle jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice. Cette solution permet de gagner une dizaine de minutes sur le meilleurs temps de parcours à destination de Nice. Elle permet également de résoudre le problème de capacité entre Cannes et Antibes. On trouve sur cette section-là l'équivalent de quatre voies : les deux voies existantes TER, et les deux voies nouvelles de la LGV.

Une fois ce type de solution imaginé, cette gare nouvelle pour desservir l'ouest du département, le triangle Cannes, Grasse, Antibes, on imagine - comme pour toutes les autres gares nouvelles de la ligne, que ce soit nord Toulon ou est Var - que cette gare nouvelle soit construite au croisement avec la ligne TER existante Cannes/Grasse qui vient d'être réouverte, pour permettre d'accéder à la gare TGV en TER. Cette solution a un coût qui est du même ordre de grandeur que la solution précédente, évalué à 1,350 milliard d'euros.

La solution suivante consisterait à aller jusqu'au centre de Nice. Alors, évidemment, plus on construira de sections ligne nouvelle à travers le département, plus le coût du projet sera élevé. On a dans ce cas là un projet évalué à 6 milliards d'euros. Cette solution ne permet pas de desservir le pôle multimodal de Saint Augustin.

On peut également prolonger la ligne au-delà de Nice, en contournant l'agglomération par le nord, et en raccordant la ligne sur la ligne existante entre Nice et Monaco. Le projet coûte 550 millions d'euros de plus environ. Il nécessite la construction d'une gare nouvelle dans la vallée du Var pour desservir l'agglomération Nice-Côte d'Azur. Le temps de parcours à destination de cette gare nouvelle serait légèrement meilleur : trois heures trente-cinq, pour un Nice/Paris direct. Ce projet permet également d'améliorer de dix minutes les temps de parcours des trains à destination de l'Italie.

Enfin, la dernière solution étudiée consisterait à prolonger la ligne jusqu'à la frontière italienne. C'est cette fois plus de 7,5 milliards d'euros qu'il faut consacrer à la réalisation de cette ligne. Le temps de Nice/Paris est inchangé. Par contre, on gagne une dizaine de minutes supplémentaires soit vingt minutes de plus pour les trains à destination de l'Italie. La question se pose par contre pour ce qui est de la desserte de Monaco et de Menton, qui serait shuntée par cette ligne nouvelle, et (*inaudible*) gare nouvelle pour desservir ces deux villes. Il reste un gros problème qui serait celui d'accéder à cette gare nouvelle depuis les agglomérations qui sont situées en bas de la (*inaudible*).

Bernard GYSSELS

Le projet préconisé par Réseau Ferré de France à ce stade est celui de la construction de la ligne nouvelle jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice. Projet qui permet de résoudre l'essentiel des problèmes de capacité tout en offrant l'essentiel des gains de temps de parcours.

Sur cette carte figurent les différents projets conduits par Réseau Ferré de France. Le coût des lignes nouvelles est compris entre 10 et 16 millions d'euros. Il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros en souterrain. Les coûts des sections en tunnel varient effectivement beaucoup en fonction de la géologie, de la longueur des tunnels, et selon qu'il s'agit d'un tube unique avec deux voies ferrées à l'intérieur, ou de deux tubes, avec une voie chacun à l'intérieur.

Les difficultés de relier, et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de ligne nouvelle sont nettement au-dessus des coûts observés dans la plupart des projets conduits par Réseau Ferré de France, qui sont autour de 13 à 15 millions d'euros du kilomètre.

Pourquoi ? Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections souterraines qui sont nécessaires. Selon les scénarios, entre 47 et 89 kilomètres de tunnel seraient nécessaires. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de sections souterraines ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles.

Enfin, dernier point : selon les travaux étudiés à ce stade, le projet coûterait donc entre 4,9 et 7,5 milliards d'euros, et entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros pour les trois scénarios approfondis que nous avons présentés tout à l'heure. Ainsi, dans un contexte de rareté des fonds publics, doit-on chercher à définir un projet qui soit le plus réaliste en termes de coût.

Alain OHREL

Je vais vous proposer de passer maintenant à l'examen d'une ou deux questions, avant d'approfondir le plus grand nombre de ces questions.

Vous êtes invités à écrire vos questions sur des feuilles qui ont été déposées sur les sièges, et les hôtesse se tiennent à votre disposition pour porter ces questions, pour un enregistrement. On va tirer au sort deux questions.

La question N° 2 est posée par Monsieur Raymond Depret, de Villeneuve-Loubet.

Raymond DEPRET, Villeneuve-Loubet

Ma question est la suivante : avant Nice, tout le trafic ferroviaire est regroupé -TGV-TER-Fret-trains Intercités. N'est-ce pas en fait créer une zone de trafic, de triage qui risque d'aggraver les nuisances pour les riverains qui n'en retireront aucun avantage en termes d'offres de transport ?

Michel CROC

L'idée, si j'ai bien compris, est de savoir si on ne peut pas regrouper tous les modes de transport dans un même couloir ? C'est cela ?

Raymond DEPRET

La question, justement, c'est de faire dans cette zone de 15 kilomètres avant Nice, avec le trafic ferroviaire, un engorgement qui va supposer des difficultés, et surtout des nuisances pour les riverains.

Michel CROC

Ce que je peux vous dire, Monsieur, c'est que c'est un peu le propre de toute entrée en ville, que l'on réunisse les mêmes trains sur les mêmes voies. Les TGV qui rentrent à la Gare de Lyon dans Paris, ils sont sur des lignes où il y a aussi des RER, des TER et aussi des trains de grandes lignes. La ligne à grande vitesse s'arrête avant Paris. La Gare de La Part-Dieu à Lyon : la ligne à grande vitesse s'arrête à 5 ou 6 kilomètres au nord de Lyon, et les trains rentrent par là. Ce que nous avons voulu faire, c'est essayer de faire un projet qui soit à un prix raisonnable financièrement et qui soit finançable.

Alain OHREL

La question suivante est la question N° 5, de Monsieur Jean-Christophe Picard, Parti radical de gauche, Nice.

Jean-Christophe PICARD

Bonjour. Ma question porte sur le fret. Je trouve que le projet est très discret sur la question du fret. Lors de la réunion de lancement, RFF avait déclaré qu'il n'entendait pas développer le fret jusqu'en 2020. On avait dit cela pour rassurer quelques personnes dans le public. Moi je suis assez inquiet. A priori, il n'y a pas de grands projets sur le fret, sauf si j'ai mal compris. Pourquoi ne pas transformer la nouvelle ligne en ligne mixte, pour justement développer le transport des voyageurs et développer le fret ?

Lise MERMILLOD

Au contraire, ce n'est pas que RFF ne compte rien faire pour développer le fret d'ici 2020. Par contre, ce sont des aménagements qui prennent du temps à être contractés, décidés, financés et construits. Je vous présente ici la carte européenne du réseau transeuropéen, la vision fret. C'est une carte qui nous a été transmise par nos partenaires italiens. Vous voyez donc sur cette carte deux grands axes de développement du trafic ferroviaire pour le fret : un axe est-ouest, qui va de Lisbonne à Kiev, et qui emprunterait de nombreux projets - qui sont prévus d'ici 2020 : il s'agit du Lyon/Turin, il s'agit aussi en continuité du contournement fret de Lyon, pour la partie française, du contournement de Montpellier, et de la LGV Perpignan/Figueras. En Espagne : une continuité sur ce corridor par la ligne nouvelle, qui s'étend donc jusqu'à Barcelone, et côté italien, une continuité aussi, avec la ligne nouvelle Turin/Milan. Cela, c'est pour les trafics est-ouest. Pour les trafics nord-sud, il s'agit de l'axe Rotterdam/Gênes, de l'axe Bernard/Palermo par les tunnels suisses du Lötschberg et du Gothard.

Côté français, nous avons donc un axe de développement très fort pour le fret, vers Magistrale EcoFret, qui se raccorde - au niveau de Modane - au Lyon/Turin. Actuellement, 40 % du fret ferroviaire passent par cet axe. Mais sa capacité est limitée. Avec le projet d'aménagement prévu dans le Lyon/Turin ferroviaire, cette capacité passerait à plus de 60 millions de tonnes.

Comme vous le voyez, que ce soit la vision française, la vision italienne ou la vision européenne, il n'y a pas d'axe de développement prévu pour le fret pour la région PACA. Alors, est-ce que ces corridors qui vont être développés permettront d'offrir une alternative au transport de marchandises et à la route à travers la région ? La réponse est oui. Pourquoi ? Parce que 85 % des poids lourds qui circulent à Vintimille ne sont pas sur leur corridor naturel de flux, parce que près d'un tiers des flux routiers pourraient être détournés sur l'itinéraire du Lyon/Turin qui aura la capacité suffisante pour écouler tous les trafics et surtout parce que, plus encore que l'autoroute ferroviaire, la solution pour la région, c'est le ferroutage maritime. Parce qu'une grosse partie des flux sont des flux qui vont de l'Espagne vers le sud de l'Italie. Le cabotage maritime est une solution extrêmement performante. Aujourd'hui d'ailleurs, la mer atteint déjà 50 % de parts de marché entre ces deux côtes. On a évalué qu'avec six à sept navettes quotidiennes, on pourrait écouler les deux tiers du trafic qui passe aujourd'hui à Vintimille.

Dans ce contexte qui est partagé par la France, par l'Italie et par l'Europe, une LGV mixte n'a pas de sens commercial, n'a pas vraiment de sens économique parce qu'elle implique des surcoûts très forts, et techniquement, c'est aussi plus compliqué. Notamment et surtout parce qu'il n'y a pas de continuité de performance côté italien. C'est-à-dire que les aménagements qui sont prévus sur la ligne Gênes/Vintimille sont prévus pour développer le trafic de voyageurs et pas le trafic de marchandises. La ligne est mixte, mais elle est réservée en grande majorité à une augmentation de trains voyageurs. Simplement, vous avez dix trains par jours et par sens qui pourraient être réservés

pour le fret. Elle est mixte, mais ce n'est pas une continuité de performance. C'est une ligne mixte, mais pas une LGV mixte.

Alain OHREL

Merci. J'aperçois des mains qui se lèvent, mais c'est au tour des interpellateurs.

Paul TOUZE, Azurée

Si vous le permettez, j'ai une petite question pour ces messieurs de la SNCF et de RFF. Dans les scénarios proposés, ou je n'ai pas bien compris, ou je n'ai pas de mémoire : dans les premiers projets, il y avait une ligne LGV directe Paris/Nice, qui paraissait tout à fait concevable. Cela a disparu ?

Bernard GYSSELS

Nous allons représenter la carte, avec les scénarios à trois axes. Je pense que c'est ce cas que vous évoquez. Dans le scénario à trois axes, effectivement, il y a une liaison... Est-ce que c'est cela que vous évoquez ? En fait, il y a un débranchement qui se situe à partir de la ligne LGV Méditerranée, en plusieurs points possibles. Ensuite, les couloirs vont soit par le centre Var, ou le haut Var, en direction de l'est de la région. Voilà un certain nombre de scénarios qui peuvent être considérés effectivement comme directs.

Giovanni FUSCO

Je me dois d'intervenir sur la question du fret, pas pour un débat, mais pour dire que la question n'est pas du tout comme elle était présentée par RFF. Parce qu'à une vision d'étranglement de Paris et de Rome ne correspond pas du tout la vision des grandes implantations ou des lignes publiques. Nous avons parlé avec les Affaires Economiques de Provence-Alpes-Côte-d'Azur : ils sont d'un tout autre avis, et il y a certaines choses sur lesquelles il faudra revenir en débat ultérieur. Parce que les choses qui ont été dites ne correspondent pas toujours à la réalité.

Interpellateurs : les interventions alterneront avec les questions du public

Alain OHREL

Monsieur Louis Nègre, qui est vice-président de la communauté d'agglomération niçoise et de la Côte d'Azur, maire de Cagnes-sur-Mer, va intervenir selon la règle que je rappelle, de sept minutes chacun.

Louis NEGRE, Premier vice-président de la CANCA

Merci Monsieur le président. J'interviens à trois titres : Conseil Général, CANCA et agence d'urbanisme. Je voudrais vous faire part de la motion adoptée par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, les quatre communautés d'agglomération : Nice-Côte d'Azur, Sophia-Antipolis, Côte d'Azur-Provence, Riviera française, et les communes de Cagne et du Cannet. Cette motion est une nouveauté dans la mesure où il y a désormais, de la part de ces institutions qui représentent l'essentiel de la population, une position commune. Cette position est la suivante : sur l'opportunité, il est indispensable - je résume, la motion fait deux pages entières - pour améliorer l'accessibilité et dynamiser le développement économique des Alpes-Maritimes et par voie de conséquence, celui de la région Alpes-Côte d'Azur, d'avoir cette LGV. Les signataires souhaitent donc exprimer leur mobilisation en faveur du désenclavement des Alpes-Maritimes. Ils constatent la saturation de l'autoroute A8, la saturation future de l'aéroport international Nice-Côte d'Azur, et d'une ligne historique qui est limitée. En conséquence, la conclusion de cette première partie : la réalisation de la LGV, fortement structurante, n'est pas neutre. Elle constitue un atout majeur ou un handicap rédhibitoire selon que son tracé, son utilisation et la rapidité de sa réalisation permettent ou non au territoire des Alpes-Maritimes de jouer son rôle.

S'ensuivent les conditions de réussite de ce projet au nombre de sept :

1 / Premièrement, la Côte d'Azur et les Alpes-Maritimes reliées à l'Europe de la grande vitesse par une première tranche d'un projet international et frontalier France/Italie, qui devra contribuer à terme à la construction de l'Arc méditerranéen Ferroviaire. Là, c'est une reprise, une répétition : il y a un consensus pour avoir cette ambition de se relier avec l'Italie.

2 / Deuxièmement, des temps de parcours attractifs. Nous répétons ce que nous disons depuis le départ. L'intérêt d'avoir une LGV, c'est que ce soit de la grande vitesse. Cela arrive donc à Nice : le Paris/Nice en trois heures trente à trois heures quarante. Voilà ce qui répété, notamment pour permettre de soulager l'aéroport national de Nice, pour qu'il se déploie vers l'international.

3 / Troisièmement, une métropole Côte d'Azur bien desservie par une arrivée directe LGV sur Nice-Saint Augustin, une arrivée directe LGV au sein de l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes en gare de Cannes, première ville de congrès après Nice. Soit en priorité par des voies souterraines depuis l'Esterel, et une poursuite ensuite vers Nice et l'Italie, soit à défaut par un débranchement LGV pour un raccordement sur la ligne ferroviaire désormais existante de Cannes-Grasse.

4 / Quatrième point, une meilleure répartition des trafics ferroviaires permettant une plus grande performance des TER entre les cités de la Côte d'Azur. Cette ligne nouvelle LGV devra permettre par un allègement de la voie littorale et en complément de la réalisation de la troisième voie, la mise en œuvre d'une desserte TER cadencée, véritable RER de la Côte d'Azur. Il y a là aussi une demande très forte qui s'exprime, toutes tendances confondues.

5 / Cinquièmement, la prise en compte du cadre de vie exceptionnel de ce territoire. Les signataires insistent sur la protection de l'environnement, sur le fait que la Côte d'Azur est un joyau exceptionnel. Nous souhaitons que ce cadre de vie soit respecté, et que cette infrastructure étudiée soit réalisée dans le respect des sites et des populations, et donc nécessairement dans la plus grande partie en tunnel.

Enfin, des délais raisonnables de réalisation. Une mise en service est attendue selon nous pour 2015, et pas 2020.

Dernier point : nous souhaitons que soit examiné de très près, avec sérieux, l'enfouissement des voies classiques littorales, pour essayer de libérer tout le littoral de la Côte d'Azur de ces voies.

Voilà la motion résumée qui a été adoptée par l'ensemble des institutions de la Côte d'Azur. Quant à moi, je me permettrai, en tant que président, d'insister sur l'opportunité. Il est clair qu'il n'y a aucun doute sur la Côte d'Azur pour créer cette LGV, pour le développement économique, le devenir de l'aéroport, la protection de l'environnement. Ce projet doit être poursuivi vers l'Italie. Là, j'avais demandé le 11 avril 2005 par courrier, au président de la Commission particulière du débat public de pouvoir apporter des réponses sur la capacité de la ligne littorale, avec ou sans troisième voie. C'est-à-dire : qu'offrirait comme conditions supplémentaires ces voies et cette troisième voie ? Que pourrait-on basculer sur la LGV ou pas ? Bref, savoir quels seraient les impacts de cette troisième voie et sa nécessité. Et deuxième question que j'avais posée et qui n'avait pas eu de réponse : la poursuite de la LGV vers l'Italie. Vous l'avez bien compris, dans les Alpes-Maritimes, nous souhaitons plus d'ambition. Nous souhaitons donc savoir ce que RFF peut nous amener comme réponse dans le cadre de cette ambition que nous souhaitons tous.

Nous souhaitons créer un vrai TER de proximité, cadencé, fiable. Les réponses que j'ai entendues tout à l'heure font que le débat a considérablement amélioré - à mes yeux en tous les cas - les réponses que nous avions au départ, qui étaient de simples réponses au quart d'heure, cadencé. Désormais, avec la région, on prévoit cent trains, c'est-à-dire un cadencement à dix minutes, ce qui serait effectivement une très bonne desserte de la Côte d'Azur, et soulagerait d'autant notre voirie et notre environnement. Nous faisons, en tant qu'agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, le choix du ferroviaire pour des raisons écologiques et environnementales. Parce que c'est très économe d'espace et d'énergie, moins polluant, moins agressif pour le site, et moins porteur de nuisances. Nous sommes donc tout à fait favorables. Désormais, nous avons une position commune de l'ensemble des représentants des Alpes-Maritimes, avec ce que j'ai ajouté tout à l'heure, et nous souhaitons donc que la LGV desserve les grandes zones urbaines et touristiques au plus près des populations, et par des gares totalement connectées aux réseaux TER, tram, transports collectifs, et nous ne sommes donc pas favorables à des gares nouvelles en rase campagne.

Je termine par le souhait d'un grand projet international, en trois heures trente à trois heures quarante pour Nice, arrivée directe sur Nice, soit en passant par Cannes, soit par un débranchement pour avoir les deux dessertes. Ensuite, une très grande partie en tunnel, parce que l'urbanisation, les sites et la topographie l'exigent. Nous souhaitons ensuite les délais les plus courts 2015, et nous rajoutons : nous allons lancer, dans les semaines à venir, le schéma départemental des transports des Alpes-Maritimes, qui a été confié officiellement à l'agence d'urbanisme que je préside, et qui a pour objet d'établir une cohérence entre le projet de desserte externe, c'est-à-dire relier les Alpes-Maritimes à la grande vitesse française et européenne, mais également à la desserte interne fine, à travers tous les modes de fonctionnement et donc du TER. Enfin, je répète que ces élus souhaitent que soit étudié sérieusement l'enfouissement des voies littorales, comme cela a déjà été demandé fortement par la population locale.

(Applaudissements).

Vous avez vu s'inscrire derrière moi les différentes options possibles que nous pouvons proposer.

Michel CROC

J'ai un commentaire sur le fait que le travail fait sous la direction de Louis Nègre est effectivement une contribution intéressante qui nous fera progresser. J'ai une deuxième réponse à donner sur l'enfouissement des voies littorales. Vous vous rappelez que lors de l'enquête d'utilité publique de la création de la troisième voie, il a été demandé que cet enfouissement soit étudié. L'enfouissement d'une troisième voie, ou de quatre voies. Cette étude a été faite. Elle existe. D'ailleurs, si des personnes ne la connaissent pas, on peut aussi vous en projeter un résumé. Mais elle existe, il y a un chiffrage, on sait combien ça coûte. Voilà. Ce travail est à votre disposition.

Louis NEGRE

Je voudrais rajouter qu'effectivement, RFF, à votre demande, avait fait cette étude qui est une étude lourde, exhaustive, qui est cependant mise en cause par un certain nombre d'élus et d'associations, qui estiment qu'on a chargé la barque. Monsieur le directeur régional de RFF, je connais votre honnêteté intellectuelle, je souhaiterais qu'effectivement, on puisse aborder notamment dans la réunion de proximité à Cagnes-sur-Mer, que nous puissions revenir sur ce sujet qui intéresse directement Cagnes-sur-Mer, sur ce projet d'enfouissement. La dernière information que je pouvais donner, c'est que ce sujet bien sûr nous préoccupe, mais désormais, il y a l'union sur ces grands principes. J'ai donc demandé un rendez-vous au Commissaire européen Jacques Barrot qui me l'a accordé. J'irai donc voir dans les prochaines semaines le Commissaire européen pour lui faire part de notre souhait sans doute de la troisième voie, mais ce n'est pas cela, c'est de voir si on ne peut pas se relier avec l'Italie et si on ne peut pas boucler l'Arc méditerranéen. Nous avons dit dans un précédent débat l'importance de mettre l'Europe et l'Italie dans le coup. Je crois que c'est le moment ou jamais d'aller jusqu'au bout de cette démarche-là. En tous les cas, pour les Alpes-Maritimes, elle me paraît fondamentale.

Michel CROC

Si vous me le permettez, cela a d'autres avantages en plus. C'est que lorsqu'un projet a une vocation européenne, et si on arrive à le faire inscrire sur la carte des projets européens, d'une part on peut commencer à avoir des subventions d'étude, après, des subventions de travaux, même pour la partie franchie par la frontière, puisque le TGV, qui aujourd'hui va s'arrêter entre Metz et Nancy, et qui ira ensuite jusqu'à Strasbourg, bénéficie déjà d'une contribution importante de l'Europe. La troisième chose, c'est que si on offre à la traversée de la frontière un passage de chemin de fer qui est une alternative au mode routier, on peut appliquer des surpéages sur l'autoroute, et donc on trouve un contributeur à notre projet qui est de faire payer un peu plus cher les voitures et les camions qui traversent la frontière pour mettre cela sur l'investissement ferroviaire.

Louis NEGRE

Votre proposition rejoint celle du préfet de région, quand il avait dit... Je lui avais parlé des autoroutes de la mer qui avaient fonctionné plutôt moyennement, je lui avais demandé ce qu'il comptait faire, parce que nous avons un trafic énorme de camions, et notamment de matières dangereuses, qui traversent la Côte d'Azur et nos villes. Le préfet de région avait répondu à ce moment là : « si c'est nécessaire, l'Etat que je représente prendra des mesures drastiques dans ce domaine ». Alors, là aussi, je souhaiterais savoir... Je ne sais pas s'il y a des représentants de l'Etat

ici, mais c'est une question que je me pose. Et j'ai d'ailleurs saisi le préfet des Alpes-Maritimes sur la dangerosité du transport des matières dangereuses à travers les Alpes-Maritimes, puisque nous avons une autoroute qui est quasiment (*inaudible*).

De la salle

Et par voie de mer ? Par voie maritime ?

Louis NEGRE

Bien sûr, Madame. Alors, vous l'avez entendu : il y en a déjà 50 %, c'est bien. Mais vous avez une autoroute maritime qui n'a pas fonctionné, qui a été un échec. On relance une autoroute maritime actuellement, il y a des articles qui sont parus dans Nice Matin, vous les avez vus sans doute, qui annoncent que justement on est loin d'établir l'équilibre financier. Alors, il y a un vrai problème de fond, parce qu'on ne peut pas faire d'autoroute maritime s'il y a un déficit persistant.

De la salle

Avec l'Italie, on y arrivera.

Alain OHREL

Madame Archambault souhaite s'exprimer pour le compte de la SNCF.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

J'ai une question pour Monsieur Nègre. Est-ce qu'on pourrait revoir la carte qui est très intéressante de votre proposition ? J'ai une question quand je vous écoute, je pense tout de suite aux dessertes, comment faire passer les TGV... Quel est votre souhait quant à la desserte de la ville d'Antibes dans ce scénario ?

Louis NEGRE

J'ai donc rencontré le président Léonetti, qui est d'accord pour qu'il y ait soit une arrivée... Enfin, qu'il y ait une arrivée, puisqu'il est président de la CASA, il a donc approuvé cette motion, et cette motion dit bien qu'il y a une double desserte dans notre esprit sur la Côte d'Azur : une desserte directe sur Nice-Saint Augustin, et non pas une sortie du côté de Villeneuve-Cagnes-sur-Mer. Nous pensons qu'il est souhaitable, nécessaire, indispensable de tirer le train jusqu'à Nice-Saint Augustin, et donc de sortir sur le Var, pratiquement. Mais en même temps, comme Cannes est la deuxième ville de congrès de France, nous estimons souhaitable, nécessaire de desservir également l'agglomération de Cannes, soit par une arrivée directe qui arrive de l'Esterel, donc on passe Cannes et on passe ensuite à Nice, avec des trains directs sur Nice qui s'arrêteront à Cannes, et d'autres s'arrêteront à Cannes ; soit, deuxième possibilité, ce que vous voyez apparaître, la première, c'est l'option Nice via Cannes en rouge, soit c'est l'option Nice direct, et Cannes direct, par un débranchement qui se fait éventuellement sur Cannes (*inaudible*).

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Cela veut dire qu'il y n'a plus de TGV à Antibes.

Louis NEGRE

Si ! Une fois que vous arrivez à Cannes en TGV direct, vous poursuivez sur la voir littorale de Casc.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Il sera limité par la capacité de la ligne classique Cannes/Antibes.

De la salle

Une troisième voie (*inaudible*) vous pourriez en avoir dix sur la classique.

Maryse ARCHAMBAULT

Oui, c'est ce que je disais tout à l'heure. On prévoyait six fréquences sur la ligne classique, pour Antibes, mais surtout, l'offre Cannes/Antibes était complétée énormément par une gare nouvelle ouest Alpes-Maritimes, et donc on offrait une trentaine de fréquences à Cannes, Antibes, ouest Alpes-Maritimes pour cette zone. Dans ce cas-là - j'attire juste l'attention - il faut qu'on analyse bien entendu la desserte d'Antibes qui, dans ce schéma-là, sera je pense nettement plus faible que ce que nous avons proposé à la base. Mais il faut qu'on l'étudie davantage.

Alain OHREL

Nous allons revenir aux questions. La question suivante est la question N°8, elle est posée par Monsieur Jean Muron.

Jean MURON, retraité de la SNCF

Jusqu'à présent, j'ai remarqué que les trains directs sur Nice ne sont suffisamment pas explicites. Il est possible d'envisager directement une ligne qui rentre en traversant... c'est-à-dire : départ gare Thiers, nous traversons en souterrain les collines en direction du Var, nous traversons le Var à Lingostière, nous arrivons sous la montagne et nous tirons droit sur le Tanneron, puis nous descendons sur Puget sur Argens. C'est approximativement la ligne bleue. Là, on fait trois heures trente-cinq. Je pense que c'est la solution. Il n'est pas obligé d'avoir des trains directs en quantité. La solution serait d'abord cinq mouvements dans un sens ou dans un autre, qui prennent aux environs de Puget sur Argens la voie classique, et qui fassent en moins de temps qu'à l'heure actuelle, le parcours entre Puget sur Argens et la gare de Nice.

J'apprécie également l'autre, qui est également en trois heures trente-cinq, qui va directement sur l'Italie. C'est encore une possibilité. Là, ce que Monsieur Nègre à dit... Je ne vois pas, en tant que

ancien SNCF Bois et Bâtiment, je ne vois pas à quel endroit vous allez faire ressortir le tunnel de façon à desservir la gare de Saint Augustin.

Louis NEGRE

Nous en avons discuté avec le maire de Saint-Laurent-du-Var, et nous pensons que si nous voulons arriver à Nice-Saint Augustin, il faut sortir à la hauteur du Var, effectivement. Alors, concernant le trajet, nous n'en sommes pas actuellement à résoudre le fuseau à 50 mètres près. Nous ne savons pas exactement, mais...

Jean MURON

J'avais déjà envisagé une possibilité d'utiliser la gare du sud en souterrain - ça ne plairait pas à notre maire, il ne faut pas lui dire - mais vous avez des remontées nord et sud qui sont incompatibles avec le relief.

Louis NEGRE

Je ne suis pas à même de pouvoir vous répondre. Nous, ce que nous souhaitons, c'est qu'il y ait une arrivée directe sur Nice-Saint Augustin. Pourquoi ? Parce que le département et la région se sont mis d'accord, tout le monde est d'accord qu'à Nice-Saint Augustin on ait un pôle multimodal remarquable. Nous concentrons l'essentiel : de l'aérien, du ferroviaire, du routier, voire du maritime si on arrive à faire une navette maritime. Je vais lancer, sous l'égide du président Christian Estrosi, une DSP de la navette maritime. Tout ceci aboutira au même endroit, c'est-à-dire à Nice-Saint Augustin. C'est le moment ou jamais d'avoir une gare TGV. Il faut bien la mettre là !

Jean MURON

Oui, mais on va tout faire, on aura un tram, on aura des bus, on aura des trains, on aura une navette, on aura un aéroport... C'est un plan sur la comète ! Excusez-moi ! Moi, je suis très souvent à Saint-Laurent, je ne vois pas dans Saint Laurent l'endroit où on va pouvoir faire sortir un tunnel de façon à ce qu'il arrive à la hauteur de la...

Louis NEGRE

Encore une fois, je ne suis pas spécialiste technique...

Jean MURON

Il vaudrait mieux que vous fassiez un plan de façon à montrer à RFF le fait que cela est possible.

Alain OHREL

Je donne maintenant la parole à Monsieur Rudy Salles, qui est donc l'intervenant suivant.

Rudy SALLES, Député des Alpes-Maritimes

Merci Monsieur le président. Je serai bref. Je suis d'accord avec Louis Nègre, et j'aurais pu citer moi aussi la contribution qui a été proposée, qui me semble absolument intéressante. Je dois dire que depuis les premières réunions, nous voyons que ce débat public est utile, qu'il permet d'avancer, d'évoluer. On a parlé au départ d'une ligne Paris/Nice. On n'est pas sur l'idée d'une ligne Paris/Nice. Pour la première fois, on n'est pas sur un TGV en étoile au départ de Paris. On est dans un autre schéma. Il y a le Paris/Nice, mais il y a surtout cet arc méditerranéen qui va complètement changer les liaisons au départ de la Côte d'Azur, et sur la façade méditerranéenne.

Quand on pense - et je suis au Conseil Régional - que l'on va en train en deux heures et demi à Marseille, alors qu'on met trois heures de Marseille à Paris, c'est impensable, c'est inadmissible ! Il est donc absolument indispensable que l'on puisse raccourcir les distances entre nous sur l'arc méditerranéen. Ce qui fait qu'au début, on ressentait une espèce d'opposition Nice/Marseille qu'on ne ressent plus. Et je m'en félicite, parce qu'il est souhaitable que le TGV puisse relier Nice également à la capitale phocéenne. Car dans le cadre d'un arc méditerranéen, aucun état et aucun aménageur n'accepterait que la deuxième ville de France ne soit pas sur le trajet. Ce serait la meilleure façon que d'aller à l'échec. Or, nous voulons que le trajet Nice/Paris soit autour de trois heures quarante. Nous savons bien de toute façon que lorsque le TGV sera réalisé, les temps de parcours auront encore diminué, parce que les TGV vont de plus en plus vite. Lorsqu'on a inauguré le Paris/Lyon, c'était deux heures quinze aujourd'hui, c'est une heure cinquante. Les progrès nous amèneront donc encore forcément à plus de rapidité. Je suis donc très satisfait de cette évolution. Je pense que notre dossier est bon. Je pense qu'il est néanmoins fragile, parce qu'il y a la traversée du Var, et que nous voyons bien des oppositions du côté varois, et que nous devons mettre tous nos efforts pour faire en sorte que les Varois soient solidaires de notre projet. Parce que ce n'est pas simplement notre projet, c'est aussi le leur. Il est important pour les Varois aussi, et pour le développement du Var, et pour le bon équilibre du Var qu'ils puissent avoir une bonne desserte TGV. Il est donc indispensable de faire passer ce message. Le débat se déroule dans un très bon climat dans les Alpes-Maritimes, vous l'avez senti. Il se déroule dans un bon climat dans les Bouches-du-Rhône, ou en tout cas dans une bonne partie des Bouches-du-Rhône, notamment à Marseille. Mais dès qu'on sort de Marseille, qu'on va vers le Var, parce qu'il y a des régions sensibles à traverser, nous avons des difficultés. Alors, nous devons être solidaires pour sortir de ces difficultés, car sinon, le TGV ne se fera pas. Il y a vingt ans, ce TGV ne s'est pas fait pour les mêmes raisons. Si aujourd'hui, on n'arrive pas à surmonter ces difficultés, il ne se fera pas une fois de plus. Et là, ce serait effectivement très fâcheux, compte tenu de ce que la SNCF et RFF nous ont expliqué, avec les projections qui ont été faites, à la fois d'impact sur le trafic routier, l'impact sur l'aéroport, et l'impact sur l'environnement. Il est donc très, très important pour nous d'aller dans cette direction.

Je voudrais appuyer très fortement aussi l'idée qui a été émise par Louis Nègre et par l'ensemble des présidents des communautés d'agglomération et le Conseil Général de l'enfouissement. Bien sûr, c'est une affaire difficile. Mais je voudrais simplement qu'on ne rejette pas d'un revers de main cette affaire-là, et qu'on l'étudie tout à fait à fond, parce que dès lors qu'il y a enfouissement, il y a revalorisation d'un certain nombre de parcelles, et il y a donc peut-être la possibilité de trouver des financements qui n'existent pas jusqu'alors. Car il s'agit de la requalification du département des Alpes-Maritimes, et je pense à deux portions qui sont particulièrement pénalisées : c'est la portion entre Juan-les-Pins et Cannes, et la portion entre Antibes et Villeneuve-Loubet. Je parle du bord de mer. Regardez ce qui se passe entre Antibes et Villeneuve-Loubet : une nationale 98 saturée, une nationale 7 saturée, et une voie ferrée qui vient faire un mur entre les deux voies, et qui vient

couper en deux ce littoral qui pourtant pourrait être magnifique. Je dis que là, nous avons une réflexion à avoir. La dernière fois qu'on a construit une voie ferrée, cela remonte à 150 ans. On n'en monte pas une tous les jours. Dès lors qu'on en fait une aujourd'hui, je pense que nous serions coupables si nous n'allions pas au bout de cette réflexion. Parce que s'il y a une solution souterraine, il faut l'avoir examinée.

On en déduira toutes les conclusions une fois qu'on aura toutes les études les plus fiables qu'il soit, et que chacun aura eu la parole, et aura pu dire si oui ou non c'est réalisable. En tout cas, ne pas rejeter d'un revers de main cette proposition qui me paraît extrêmement importante. Je me rallie évidemment tout à fait à la proposition de la gare multimodale et à l'aéroport Nice-Côte d'Azur, qui me semble indispensable. Si on veut délester du trafic aérien, il faut s'adapter aux modalités. S'il y a cette intermodalité, on fermera certaines lignes aériennes qui seront couvertes par le train, et on pourra développer l'international. L'aéroport de Nice sera donc le plus pour la Côte d'Azur. Voilà.

Louis ROBIN, Marina Unit à Villeneuve-Loubet

Je voulais simplement dire en tant que technicien que RFF a présenté un projet LGV qui répond à des objectifs qui sont, pour l'instant, pour le moins incomplets. Alors, je demande à tous nos décideurs politiques un investissement plus fort, comme ceux de ce soir qui ont demandé une étude complémentaire pour l'enfouissement des voies futures et existantes entre Antibes et Nice, cette zone étant la plus urbanisée et la plus saturée en automobiles. Donc, pour la Côte d'Azur, et conformément à notre cahier d'acteur de Marina Unit, au nom de tous les riverains, nous demandons l'enfouissement des voies. Ceci permettrait de réhabiliter les surfaces libérées en améliorant réellement, de manière durable, pour des siècles, la qualité de vie à des centaines de milliers de riverains, de restaurer cette partie de littoral, et le tourisme de toute une région.

Louis NEGRE

Une remarque qui complète ce que vous venez de dire. Le président de la CASA a demandé que la Chambre d'Urbanisme des Alpes-Maritimes fasse cette étude de l'enfouissement de la troisième voie, qui a déjà été faite par RFF, mais il y a peut-être besoin d'une vision de cette étude.

Alain OHREL

C'est un point que vous avez entendu abondamment évoquer et traiter. J'en profite pour rappeler les études complémentaires qui d'ores et déjà sont intervenues. Celle sur l'enfouissement demande peut-être à être actualisée, ou allégée ? Il y a de surcroît une étude complémentaire décidée sur l'ensemble de la ligne existante, et j'ajoute à cela que nous aurons, lors des réunions de synthèse prévues les 5, 6 et 7 juillet la possibilité, grâce à ces études complémentaires, de présenter une synthèse incluant des solutions alternatives.

Jean ICART, Association Mon Etiquette c'est Nice

Bonsoir. Je voudrais faire un petit retour en arrière et vous faire voyager dans le temps, pour prendre conscience du problème. Voilà Nice en 1870 à peu près, la gare de Nice est entourée en

rouge sur la gauche. Voyez l'urbanisation relativement faible. Et vous avez la voie ferrée qui part vers la droite de l'écran, qui est dans les champs. C'était en 1870. La voilà aujourd'hui. La voie ferrée a été absorbée par la ville. C'est devenu une voie ferrée urbaine. Là, c'est l'exemple de Nice, mais qui se développe sur tout le littoral. Voilà ce que l'on faisait passer comme trains à grande vitesse à l'époque : ils devaient atteindre peut-être difficilement 70 kilomètres à l'heure, mais c'était un moyen de transport rapide.

Dans le projet RFF, il a été proposé de faire passer sur la même voie ce train à grande vitesse en utilisant le même tracé, la même voie. Mon Dieu ! Comment est-ce imaginable que cette voie conçue pour un train à 70 kilomètres/heure... ? D'accord, ça s'est amélioré depuis, mais... le TGV dépasse les 300 kilomètres/heure... Vous avez vu ce qu'il s'est passé à Tokyo, il y a quelques semaines ? Il y a eu un excès de vitesse, il est sorti des rails : 300 morts... Alors, faire passer un train à grande vitesse au milieu des immeubles ? Mais on est fou ! Alors que ferons-nous demain ? La question est posée.

Il y a 150 ans, ils étaient à l'avant-garde. Ils étaient hors de la cité. Cela paraissait loin, la gare Thiers, à Nice. Depuis, nous avons été rattrapés par la ville, ce qui est normal. Aujourd'hui, projetons-nous dans 150 ans.

J'ai sorti une carte qui montre la densité de la population, des habitations. La voie littorale longe la mer, avec des points en vert. En taches grises, vous avez les zones d'habitations, et vous avez un désert blanc. Nous avons donc cette voie ferrée qui est urbaine. Nous le voyons à cet endroit. Le constat que l'on a, c'est les nœuds routiers, les points noirs du trafic routier. Les points noirs sont bien évidemment dans les zones urbanisées. Quand on colle la voie ferrée existante, ça colle parfaitement avec les points noirs du trafic routier.

De là a germé tout naturellement une idée simple : de faire un métro en surface, utilisant en grande partie cette voie ferrée existante. Un RER en surface. Et à partir du noeud multimodal de la (*inaudible*) niçoise, qui est à Saint Augustin. Utilisons cette voie ferrée pour relier l'ensemble de cette zone d'activité de vie. Le plus naturel, le plus évident, c'est vers (*inaudible*) où la voie ferrée existe. Les gares sont là. Il y a 40 000 voitures/jour sur la pénétrante du Paillon. On peut, demain matin, mettre un métro en surface, avec peu d'aménagements et peu de frais. Vers l'ouest, utilisons aussi cette voie ferrée pour toutes ces populations qui vont travailler, qui vont faire des courses, se soigner, faire des études, qui se déplacent à Saint Laurent, Cagnes, Villeneuve, et qui viennent sur Nice. Vous avez Antibes : à moins de 18 kilomètres de l'aéroport de Nice, elle doit pouvoir être reliée à l'aéroport, classiquement, sans entrave, avec un RER. Sophia-Antipolis : il faut qu'il y ait une antenne sur cette voie, à Marineland. C'est à côté. Cette technopole européenne dont on se fait des gorges chaudes : comment fait-on pour y rentrer ou en sortir ? Le matin à 8 heures, vous avez un embouteillage fou. Et vous avez le soir la même densité de trafic. Vous avez autant de salariés de Sophia-Antipolis qui viennent d'Antibes, Nice, Saint Laurent du Var ou Cannes. Donc, le trafic est/ouest, c'est 230 000 voitures/jour qui passent à l'aéroport. Et il n'y a pas beaucoup de solutions alternatives à la voiture.

Reste la vallée du Var qu'il faut aménager. Il faut, à partir de cette station multimodale, se connecter sur Saint Isidore, sur l'emprise de la voie ferrée du chemin de fer de Provence. Le bas de la plaine du Var, allez à la cité administrative en transport en commun : c'est difficile. Je ne sais pas si c'est réalisable. Vous avez des zones de logements importantes. Il faut sans tarder équiper, avec cette voie ferrée.

Vous me direz que nous sommes dans un débat sur le TGV. Je dis attention ! A quoi bon amener rapidement des passagers à Nice par exemple, si après, vous tamponnez dans le premier parcours, et êtes perdus dans le deuxième parcours ? Il faut donc à tout prix préserver cette voie ferrée existante pour les transports de proximité : TER, métro en surface, RER.

Dans les archives, j'ai retrouvé un dossier d'une centaine de pages, une étude qui avait été faite par la SNCF en 1999, vers un réseau de type RER pour la Côte d'Azur. Finalement, ce n'était pas totalement stupide. Quel dommage que ce projet, cette étude ait été enterrée.

Schéma de principe général du rail des Alpes-Maritimes. Il faut que la ligne LGV soit une nouvelle ligne, passant ailleurs, hors de la voie ferrée existante qui a 150 ans d'âge. Il faut qu'elle arrive à station multimodale, car c'est le centre de gravité du département. Il y a la même distance entre Saint Augustin et Menton, et entre Saint Augustin et Mandelieu. En plus, c'est le débouché naturel vers les Alpes. C'est donc un nœud majeur. Arrivant à Saint Augustin, il faut, en étoile et en utilisant la voie ferrée, irriguer l'ensemble du département avec ce moyen de transport. J'ai retracé de l'aéroport vers Vintimille ou vers Fréjus les TER avec la connexion à Cannes-Grasse. La voie en jaune que je propose et que je demande, c'est un métro, un RER qui, à partir de la gare centrale multimodale, pourra rejoindre l'ensemble des communes littorales, s'égarer sur Sophia, aller sur Carros, et aller vers la vallée du Paillon. Ce projet me paraît tenir du bon sens, mais il faut à tout prix se garder que la voie ferrée actuelle gère l'ensemble des trafics. C'est faux. On ne peut pas faire passer en même temps, sur les mêmes voies des TER, des RER, des TGV et le fret, et puis quoi encore ? De toute façon, le train à grande vitesse, si vous le mettez avec des TER ou des frets, il se collera à la vitesse la plus basse. Il n'aura de grande vitesse que le nom. Donc, attention. Il est important aujourd'hui de dire : intégrons cette donnée de proximité pour que le projet à grande vitesse n'obère par l'avenir. Il faut d'ores et déjà l'intégrer dans nos réflexions d'aménagement et même dans nos investissements et les choix d'aménagement ferré pour les Alpes-Maritimes.

Maryse ARCHAMBAULT

Dans votre esprit, que deviennent les TGV arrivant à Nice-Saint Augustin ?

Jean ICART

Vous avez les études en souterrain. Il faut peut-être là repartir en souterrain, ou... A ce moment-là, il y a moins besoin de trafic. Il faut étudier, affiner les débits de passagers et les trajets Nice/Monaco, Nice/Antibes, Nice/Cannes. J'aimerais que vous me donniez ces renseignements pour pouvoir affiner ma réflexion sur le sujet. Je n'ai pas encore réussi à les obtenir.

Maryse ARCHAMBAULT

Mais dans votre esprit, vous avez bien des TGV qui continuent au-delà de Nice-Saint Augustin ? Ce n'est pas un terminus ?

Jean ICART

Non, ce n'est pas un terminus. Non, non. Il est important et majeur... Monaco a besoin de cette liaison. Il faut prolonger vers l'Italie. Je ne pense pas qu'on puisse...

Maryse ARCHAMBAULT

Ah ! Une autre ligne pour continuer ? D'accord. Vous continuez la ligne nouvelle. Sinon, effectivement, on est obligé d'utiliser la ligne classique des TER pour passer les TGV. J'attire aussi votre attention que pour les TGV, nous avons besoin de beaucoup de place pour les garer et les entretenir. Nous les plaçons à Nice-Thiers, puis à Nice-Saint Roch. Et il faut, dans n'importe quel schéma, penser à ce besoin.

Michel CROC

Je voudrais enlever un tout petit point à l'exposé de Monsieur Icart. D'abord, dire que faire rouler des TGV sur des lignes existantes, c'est prendre le risque d'avoir un accident, comme celui du Japon, je pense que ce n'est pas exact. Je pense qu'un train qui roule sur une ligne droite, en particulier un TGV, c'est un des modes de transport les moins dangereux qui soient. On n'augmente pas le danger avec nos projets.

La deuxième chose : je ne pense pas qu'il faut dire que l'étude de 1999 de la SNCF a été enterrée. Depuis 1999, on a quand même réouvert la ligne Cannes/Grasse, avec un financement important du département, de la région, et un peu de l'Etat et un peu de RFF. Et nous sommes en train de commencer les travaux de la troisième voie. On peut aussi parler du projet d'enfouissement. C'est un bon sujet, l'enfouissement, mais qu'il ne faut pas mélanger avec celui de la ligne à grande vitesse. A mon avis, il y a gros danger de dire que puisqu'on parle de la ligne à grande vitesse, on va parler de l'enfouissement. Après, du coup, le projet de TER, on l'enterre. C'est-à-dire qu'on arrête les travaux de la troisième voie tout de suite, et on en reprend pour 15 ans ! Et en attendant, vous attendez toujours le TER !

Jean MURON

Est-ce qu'il est obligatoire de faire une troisième voie si on a quatre voies, dont deux ingérées et deux classiques ? Est-ce que la troisième voie est vraiment utile ? Je voudrais que le directeur de la SNCF, notre directeur régional, me réponde là-dessus. A-t-on l'obligation de créer cette troisième voie ? Cela représente des coûts assez importants, et on n'en a vraiment pas besoin.

Lise MERMILLOD

Sans la troisième voie, on ne peut pas développer l'offre TER...

Jean MURON

Madame, ne dites pas cela. Vous savez que vous avez des tableaux. Des tableaux de circulation : vous les connaissez. Vous en avez déjà vus. On peut faire circuler jusqu'à 100 trains dans chaque

sens pendant une journée complète, sans que cela nuise. On peut mettre un train toutes les 10 minutes sur deux voies !

Alain TRUPHEMUS

Aujourd'hui, la LGV n'existe pas. Il n'existe que le projet de troisième voie, et tant que cette troisième voie ne sera pas réalisée, il n'y aura pas de développement du TER.

Alain OHREL

Nous sommes un peu pressés par le temps. Je demande de tirer le numéro d'une question : N° 3. Voulez-vous l'afficher, s'il vous plaît ? Il s'agit de la question de Madame Nicole Kalfon.

Nicole KALFON, Marina Unit

Bonsoir. Etes-vous conscient de passer à côté d'une opportunité historique ? Celle-ci nous permettra la réhabilitation d'une zone littorale qui mérite d'être modernisée, au lieu de voir l'incarnation des nuisances dues à la voie ferrée.

Michel CROC

Je ne voudrais pas avoir l'air d'être opposé à cela, parce que, à la limite, ce n'est pas de la responsabilité de RFF de dire s'il faut enfouir ou pas la voie ferrée. Pourquoi ? Parce que RFF a été créé après une époque où les lignes à grande vitesse ont été construites sur un financement uniquement de la SNCF, l'Etat a laissé la SNCF s'endetter. Et quand RFF a été créé, il a hérité de 25 milliards d'euros de dettes. En 1997, la loi et le décret qui ont créé RFF ont imposé à RFF de ne pas prendre des charges qui ne seraient pas remboursées après par les recettes procurées par les trains qui circulent sur la voie. Donc, nous faisons un projet de voie à un certain endroit, pour améliorer la desserte voyageurs. Il y a donc plus de trains, il y a plus de voyageurs, la vie fonctionne mieux, et RFF a des péages qui lui permettent de financer une partie de l'investissement. Mais si, au même endroit, on fait un investissement transport, et après on fait un investissement qu'on complète par des aménagements urbains importants, les aménagements urbains, dans la règle actuelle, ils sont payés par quelqu'un d'autre que par RFF. Je suis donc d'accord si tout le monde est d'accord pour payer l'enfouissement des voies ferrées de Cannes à Nice. Il n'y a aucune raison que nous nous y opposions. Mais ce n'est pas payé par les péages qu'aura perçus RFF. Il faut trouver l'argent quelque part, c'est tout.

Alain OHREL

Je donne maintenant la parole à Monsieur Nicoletti, de la Chambre de Commerce.

Bernard NICOLETTI

La Chambre de Commerce, après deux mois d'interventions diverses, a trouvé effectivement les sept critères que nous avons déjà entendus par le Président Nègre, que nous abordons différemment mais nous y reviendrons. C'est :

- la dimension de l'environnement, ;
- la dimension européenne du LGV Côte d'Azur vers l'Italie ;
- la communauté du TGV par rapport à la (*inaudible*). Aujourd'hui, on met 3 h 30 de la gare Nice-Saint Augustin à Paris en direct ;
- l'amélioration du service des TER ;
- l'intermodalité, fort de la LGV, avec d'autres modes de transport ;
- le financement du projet ;
- une mise en service en 2004.

Voilà les sept critères qui, globalement aujourd'hui, font à peu près l'unanimité dans les forces de ce département. Vous avez actuellement en présentation le tracé pour lequel la zone de commerce milite fortement aujourd'hui, pour que ce soit le tracé retenu dans le futur, dans les études RFF pour les Alpes-Maritimes.

Pourquoi ? Comme tout tracé, vous avez des points forts et des points faibles. Les points faibles apparaissent : Cannes, qui a un besoin essentiel du TGV, a une inquiétude tout à fait compréhensible qui est de dire : si le projet est trop cher, la bretelle, qui pourrait être effectivement l'amélioration de la ligne Cannes/Grasse risque de sauter. Et je risque d'être le dindon de la farce. Il faut donc lui amener des garanties pour que Cannes soit effectivement desservie de manière la plus certaine possible.

La deuxième difficulté est la largeur du trait. Le trait fait à peu près 15 à 20 kilomètres. Il touche des milliers et des milliers d'habitants, alors que le tracé va prendre 70 mètres de large, en final. En plus il va être à 85 % en tunnel. Aujourd'hui, nous n'avons donc pas les moyens d'être plus précis que ce tracé. Nous avons donc une vraie difficulté : c'est à la fois d'expliquer aux populations que c'est en tunnel. Sauf à (*inaudible*) où la zone est inondable et il faudra bien passer en viaduc quelque part. Vous constatez, puisque nous parlons de (*inaudible*), qu'on a tenu compte des attentes des populations de Mouans-Sartoux et de l'environnement qui ne voulaient pas de gare à l'ouest du département, parce qu'ils sont conscients du désagrément (parking, véhicules) qui vient se concentrer dans cette zone. Nous n'avons donc pas de nouvelle gare dans ce projet. Nous avons deux gares : la gare de Cannes-centre pour Cannes la Bocca et Cannes-centre suivant où le train arrive, et la gare de Nice-Saint Augustin, gare intermodale. Et pour répondre à la question du représentant de la SNCF, dans la première phase, comme c'était prévu, les LGV vont jusque-là la gare Saint Roch, ce qui était dans le projet RFF, et dans une seconde phase, se gareront pour ce qui est des TGV SNCF à Saint Roch et d'autres TGV pourront aller vers l'Italie.

Voilà les points négatifs de ce projet. Mais il y a également des points énormément positifs. Les 85 % de tunnel : on vous l'a dit, il n'y a pas de gare qui soit refusée par les populations de l'ouest du département. Il y a des dessertes de gares centrales qui étaient demandées par beaucoup d'associations d'hôteliers ou autres qui veulent que le flux de touristes arrive dans le cœur des villes. Il y a un gain de temps car ce tracé doit passer direct pour la gare Nice-Saint Augustin, et amène une petite garantie par rapport au temps prévu dans la troisième voie du projet d'origine de RFF. Cette troisième voie, on en parlera tout à l'heure. Mais le fait qu'il n'y ait pas eu la troisième

voie est certainement une réalité. On peut comprendre le souci d'économie qui a poussé RFF à trouver une solution intermédiaire. Nous ne pouvons pas dire aux populations que la troisième voie démarre en janvier 2006 - parce qu'elle va démarrer en janvier 2006 en termes de travaux - parce que c'est simplement nécessaire pour faire le TER, et c'est vrai, et en même temps raconter que 20 ans après, vous allez avoir des TGV qui vont passer dessus.

Vous avez ensuite le problème de vitesse des TGV. Vous voyez qu'il y a un pointillé qui va vers l'Italie, un pointillé tout aussi grossier que le reste. Mais nous allons passer les quelques minutes qu'il me reste à la langue de bois de la Chambre de Commerce, et ce n'est pas politique.

Premièrement, il faut que RFF étudie le reste. La mission de RFF s'arrête à Nice. Par contre, Marseille en tant que métropole a dû dépenser de l'argent pour faire un projet complet, en souterrain de Marseille, sans rien demander à RFF. Et RFF a bien été obligé de le prendre en considération dans son étude. Toulon aujourd'hui étudie des variantes de gare à Toulon, aux frais de Toulon et du Conseil Général du Var, sans rien demander à RFF. Et RFF va peut-être être obligé de la prendre en compte. Aujourd'hui, du projet qui s'arrête en pointillé jusqu'à l'Italie, le Conseil Général, la CANCA ou tout autre entité se doit d'étudier, à ses frais, ce tracé dans une limite suffisante pour que le financement soit prévu. Certains parlaient d'enfouissement de la troisième voie et du réseau distant. Se posera à ce moment-là la question en termes d'économie : vaut-il mieux dépenser un milliard d'euros pour participer à un financement vers l'Italie, ou vaut-il mieux dépenser un milliard d'euros pour enfouir les lignes actuelles ? Je rappelle pour les lignes actuelles que les études à La Bocca, dans la ZAC des (*inaudible*) à Antibes, étaient déjà pour essayer d'enterrer les voies, avec de l'immobilier dessus. Cela ne s'est pas fait, ça a capoté. Il faut se rendre compte que c'est totalement sur des fonds publics des collectivités que cela doit se faire. Il n'y a pas de rentabilité.

Certains ont eu la démagogie de dire qu'à Monaco ils l'avaient fait. Alors à Monaco ils l'ont fait, mais avec le prix du foncier à Monaco, des immeubles de quarante étages, et en même temps il y a eu une participation de la Principauté. Expliquez aux associations qui militent pour enfouir les lignes, qu'à la place des lignes, dessus, nous mettrons dessus des immeubles de quarante étages pour les payer. Vous verrez la réaction qu'ils auront. A partir de là, il faut arrêter la démagogie.

Le point par contre que personne n'a abordé, c'est que RFF et SNCF se situent dans une situation actuelle. Mais en 2020, sur cette ligne qui ira jusqu'à Vintimille, puisqu'en 2012/2013, la ligne semi-rapide arrivera à Vintimille. A partir de 2013, ou même en 2015 voire peut-être même 2020, vous aurez aussi un Virgin Express qui fera Venise/Lisbonne. Vous aurez un Easy Jet train qui fera Europe de l'Est/Barcelone. Il ne s'arrêtera ni à Nice, ni à Cannes, ni à Marseille. Il louera un faisceau à RFF, et ce ne sera pas SNCF qui le fera, que nous le voulions ou non.

A partir de là, cela veut dire qu'il n'y aura pas trente-trois trains. C'est ce qui est prévu aujourd'hui commercialement par la SNCF pour desservir Nice, Cannes, Antibes, etc., avec sept ou huit trains rapides et d'autres semi-rapides pour répondre à l'attente des populations d'Antibes, de Cannes ou d'ailleurs. Mais aujourd'hui entre Lyon et Paris, il y a douze trains par heure. Il y en aura quatorze très bientôt. Cela veut dire que nous pouvons très bien, sur dix heures d'activité sur la borne littorale ici... Imaginez demain : 100 à 120 TGV, dont seuls trente-trois s'arrêteront.

Il faut dire cela aux populations qui espèrent encore passer en bord de mer une troisième voie. C'est inimaginable. Inimaginable aussi d'imaginer que la ligne principale passe par les centres-villes. Oui pour les dessertes, comme vous le voyez sur la carte pour les 33 trains qui vont desservir Cannes et Nice, voire demain Monaco. On peut très bien imaginer que le train qui sort à Cannes s'arrête à

Nice, à Monaco et reprend le tunnel vers l'Italie. Ce sera un semi-TGV sur le bord de mer et la Côte d'Azur.

Ce potentiel commercial, la SNCF l'a étudié uniquement à partir du potentiel de Nice vers l'ouest, vers Marseille. Mais il est bien certain que... Il ne faut pas marquer que nous voulons l'arc méditerranéen, la relation Barcelone/Gênes... Tout cela, c'est bidon ! Et si nous le voulons... D'ailleurs pourquoi nous le voulons ? Nous le voulons parce qu'il y a 7 millions d'Européens du nord de l'Italie dont le gros pouvoir d'achat fait déjà vivre Menton, et beaucoup d'activités dans le département ; que nous avons 11 % de chômeurs, et qu'à un moment donné il faut faire des choix économiques pour que l'activité de ce département soit portée. Pour cela, il y a cet axe-là.

Mais vous ne pouvez pas demander à RFF et à l'Etat français de faire tout et son contraire. Aujourd'hui, ils essaient difficilement de trouver des financements pour le Lyon/Turin. Nous n'allons pas essayer de leur savonner la planche pour imaginer un projet vers l'Italie qui est en concurrence directe Milan/Gênes/Barcelone en passant par le Sud. C'est à nous d'assumer ces études, à nous de financer.

Il y a un morceau qui est fait actuellement vers l'Espagne par des privés. Il ne faut donc pas avoir peur de prendre des engagements. Mais vous n'aurez pas la troisième voie enterrée actuellement derrière Marineland. Il faudra choisir. C'est ou un milliard pour ça, ou un milliard pour avoir de vrais outils. C'est dans ce domaine-là qu'aujourd'hui - le plan que vous voyez est un plan prévisionnel qui n'est pas démagogique, qui n'est pas facile, qui fera du mal, même si nous disons que c'est 85 % de tunnel dans la zone à 200 mètres. Pour faire un tunnel il faut qu'il y ait quand même 200 mètres, pour qu'il y ait une couverture. Nous n'allons pas faire comme le tunnel Toulon urbain qui s'est cassé la figure parce qu'il n'y avait pas assez de couverture. A partir de là, il faut que ce projet soit fait. Il faut que nous assumions les études éventuellement. S'il y en a à faire, nous devons les faire.

On nous dit que ce n'est pas inscrit au passé européen. Cela n'a pas été donné par la France. Il ne faut quand même pas chercher qui sont les responsables. Cela n'a pas été demandé aujourd'hui. La liaison Nice/Italie n'est pas inscrite parce que nous ne l'avons pas demandée. Première démarche des politiques locaux, qu'ils demandent officiellement que la France demande l'inscription de ce passé. Après, nous verrons pour le reste.

2005-2020 c'est très court. En quinze ans, nous pouvons des tramways que nous avons vus tout à l'heure sur la carte montrée par Monsieur Icart. Nous pouvons organiser, nous pouvons faire des études, nous pouvons faire des cofinancements italiens ou monégasques pour faire le second tronçon. Aujourd'hui, les Marseillais, qui ont déjà un TGV, osent demander un train à 600 ou 700 millions d'euros, seulement pour faciliter le centre urbain de Marseille. On n'a pas le droit de nous demander dès maintenant 600 ou 700 millions d'euros d'engagement à terme, pour qu'en 2020, il n'y ait pas simplement un premier tronçon, mais pourquoi pas des travaux déjà engagés sur le deuxième tronçon vers l'Italie. Et nous aurons un vrai tuyau, et pas un tuyau qui ne débouche pas d'un côté... Cela ne servirait à rien.

Voilà ma conclusion. Merci.

Alain OHREL

Est-ce qu'il y a des réactions ou des commentaires de la part de RFF ou de SNCF ?

Maryse ARCHAMBAULT

Oui, bien sûr, il y aura d'autres opérateurs d'ici 2020. Il n'y aura pas que la SNCF. Et même avant 2020. Nous en sommes bien conscients, et c'est très bien comme cela. Les études que nous avons faites nous ont permis de montrer le trafic attendu. Nous avons tenu compte de l'évolution des déplacements jusqu'en 2020. Et ce marché que nous avons estimé pour 2020 se partagera entre d'autres opérateurs et la SNCF. Ce n'est donc peut-être pas la SNCF, ou ce n'est peut-être pas le TGV - puisque c'est une marque de la SNCF - qui fera en trois fréquences sur Nice. C'est peut-être quelques fréquences pour la SNCF, et les autres pour d'autres opérateurs. Mais je ne suis pas sûre que le marché supporte de faire beaucoup plus de fréquences que ce que nous avons imaginé dans nos études, puisque nous avons tenu compte du développement jusqu'en 2020.

Bernard NICOLETTI

Je crois que vous m'avez mal compris. Je ne parlais pas du marché local : transfert des populations avion par le train, populations locales et compagnie. Je parlais d'un transfert européen, de réseau européen, sur lequel aujourd'hui il n'y a aucun chiffrage de fait. Parce qu'aujourd'hui, personne ne sait que représente le Génois. Est-ce qu'il a envie de passer par Milan, Turin, Lyon, la Vallée du Rhône pour aller à Barcelone ou est-ce qu'il prendra le direct, même si entre Gênes et Vintimille c'est du semi-rapide. Personne ne le sait. Et de ce côté-là aujourd'hui, toutes études commerciales ont été faites sur le marché potentiel des Alpes-Maritimes et de Nice. Simplement, j'attire l'attention, pour ceux qui hésitaient encore à faire une voie moyen-pays enterrée, c'est qu'une LGV, ce n'est pas simplement 33 TGV qui vont passer par jour, c'est peut-être 100 ou 120 TGV à terme, lorsque cette liaison sera définitivement européenne dans le réseau européen. Dans celui-ci, il y aura vos 33, mais il y aura aussi 22 de Virgin, 2 autrichiens, 5 italiens et compagnie. Ils ne s'arrêteront ni à Nice, ni à Marseille. Ils ne prendront pas votre population. Mais ils seront là pour la gêne et pour le bruit. Donc, attention au tracé.

Alain OHREL

Nous avons tiré au sort la question N°6, posée par Monsieur Francis Blondel.

Francis BLONDEL

Lors de la première réunion, il avait été dit que toutes les questions qui n'étaient pas débattues en public recevraient une réponse écrite. Je voulais savoir qui répond à ces questions-là, et dans quel délai ? Vous avez eu 637 questions. Combien de réponses avez-vous ?

J'ai d'autres remarques à faire. Dans de tels projets, ce qu'il faut voir c'est la durée de vie du projet. Nous parlons toujours de coût. Or si nous ramenons le coût à quelques années, il est énorme. Si nous le ramenons sur plusieurs siècles, c'est minime. Je pense que les personnes qui ont fait la ligne PLM à l'époque se sont posé moins de questions.

Alain OHREL

Au titre de votre première question concernant le nombre des réponses adressées aux questions recensées, je vais demander à notre secrétaire générale, Madame de Lauzières, de vous répondre.

Dominique de LAUZIERES, CPDP LGV PACA

Il faut savoir que le circuit de réponses aux questions est un petit long, dans la mesure où RFF répond à la plupart des questions. Les réponses sont ensuite validées par la Commission. Cette validation ne se fait pas du jour au lendemain. Sur ces 637 questions qui ont été posées par écrit, nous avons déjà répondu, RFF a répondu à 450 et quelques questions. Et la Commission en a validé à peu près 300. Nous avons pris beaucoup de retard au début, mais nous essayons de nous rattrapper.

Alain OHREL

Pour ce qui est de la seconde partie de votre question, Monsieur Croc va vous répondre.

Michel CROC

Je voudrais vous répondre que l'exemple de la ligne PLM. C'est bien d'avoir utilisé cet exemple, parce que le financement des chemins de fer à cette époque, au 19^{ème} siècle, a fini par se faire que lorsqu'il y a eu une véritable coopération entre le public et le privé. Il faut savoir que les sociétés concessionnaires à cette époque ont fait faillite deux fois de suite. A la troisième fois, l'Etat a trouvé une bonne idée : il a garanti les emprunts des sociétés concessionnaires. Maintenant que nous avons des outils financiers à 50 ans, il faut le faire. En plus, c'était vertueux. A partir du moment où l'Etat a garanti, le milieu financier a eu confiance, et les sociétés concessionnaires ont prospéré. Elles n'ont pas fait faillite.

Ce qui veut dire que les montages de financement à faire dans le futur, je suis d'accord qu'il faut les faire sur des longues périodes, mais ils se feront en coopération entre l'Etat, les collectivités et RFF. L'époque où l'Etat finançait tout seul est terminée. Et nous n'allons pas aller à une époque où nous pouvons dire à la ville de Nice : « Le bout de TGV qui passe par Nice, c'est vous qui le payez ! ». Il faudra donc trouver une coopération.

Alain OHREL

Merci Monsieur Croc. Vous vouliez ajouter quelque chose ?

Lise MERMILLOD

Vous faites appel à la notion de rentabilité socio-économique, sociale du projet, et pas simplement la notion de coût. Je voudrais vous rassurer : nous avons quand même regardé cet aspect. Effectivement, à chaque fois que nous faisons un investissement en infrastructure - mais pas simplement ferroviaire mais aussi routier, électrique ou fluvial - nous faisons ce que nous appelons les bilans. Nous les faisons sur cinquante ans. A l'intérieur, nous mettons en négatif les investissements, et en positif les avantages pour la société et les gains de temps, les avantages en

décongestion, les avantages en moins de pollution, les recettes supplémentaires générées par le projet... Nous faisons donc un bilan, en suivant des règles qui sont très précises, régulées par l'Etat, et on cherche à définir un taux, le taux de rentabilité du projet.

Sur toutes les variantes que nous avons étudiées, soit plus d'une vingtaine, il s'est avéré que celles qui avaient un coût de l'ordre de 5,1 à 5,6 milliards d'euros, avec en parallèle un gain de trafic d'au moins 3 millions de voyageurs, pouvaient remplir ces critères de rentabilité. Ce sont les scénarios à deux axes qui ont été approfondis. Par contre, celles qui étaient beaucoup plus cher, ou celles qui ne permettaient pas d'atteindre ces trafics supplémentaires, qui mettaient trop longtemps pour atteindre Nice, ne remplissaient pas ces critères.

Alain OHREL

Merci beaucoup. Monsieur Fusco, vous demandez la parole. Vous allez disposer, Monsieur Molinari et vous-même, de sept minutes que vous pourrez vous partager.

Giovanni FUSCO

Je voudrais ajouter 30 secondes au débat sur les coûts. Je suis tout à fait d'accord dans le sens que toutes les prévisions économiques qui ont été faites sont toujours avec des élasticités au temps de parcours. Mais vous ne pouvez pas prendre en compte le phénomène émergent, le nouveau. Avant, il y a longtemps, prévoir (*inaudible*) : impossible. Justement, ce que Monsieur Nicoletti soulignait, c'est l'émergence, ce qui n'est pas prévisible à 20, 30 ou 40 ans.

Alain OHREL

D'accord. C'est à vous d'intervenir !

Giovanni FUSCO

Je commence, et après Monsieur Molinari prendra le relais.

Bonjour. Je suis déjà intervenu dans ce débat public à Marseille, en tant qu'universitaire, pour analyser la métropolisation sur l'arc méditerranéen. Ce soir, je m'exprime pour le groupe interdisciplinaire de réflexion (*inaudible*), et en tant que citoyen niçois, sur cette nouvelle ligne, et sur les impacts pour notre territoire. Clairement, en trois minutes, je ne peux que présenter quelques petits résultats, et je m'en excuse.

Plusieurs choses ont déjà été dites sur ce projet de ligne nouvelle si nécessaire pour notre région. Comme RFF le souligne, la Côte d'Azur en a besoin :

- à l'intérieur, pour libérer la zone littorale et mettre en place un véritable service de RER. Il s'agit de la seule réponse possible à la congestion routière de notre réseau ;
- à l'extérieur, pour améliorer nos relations vers Paris, vers l'Europe du Nord, vers l'arc méditerranéen. L'objectif est de positionner la Côte d'Azur au centre d'un réseau de métropoles européennes.

Or des considérations cruciales n'ont pas été suffisamment soulignées, surtout dans la partie du débat public qui s'est déroulé à Nice. Ces considérations doivent être gardées à l'esprit - même si c'est vrai qu'une partie de ces considérations ont déjà été faites ce soir - pour ne pas accepter en l'état le projet du maître d'ouvrage, et pour le pousser à une solution à la hauteur des décisions de la Côte d'Azur.

Première chose. Les promesses du maître d'ouvrage et du Conseil Régional d'organiser une desserte TER cadencée aux 10 minutes ne pourront pas être tenues. C'est impossible. Nous avons vérifié la capacité du réseau en l'état actuel avec les propositions de RFF. Pour permettre une desserte du TER cadencée aux 10 minutes, il est strictement nécessaire d'avoir une nouvelle infrastructure à grande vitesse mixte arrivant jusqu'à Vintimille.

Donc, la solution, dans l'intérêt de la Côte d'Azur, est une nouvelle ligne mixte jusqu'à Vintimille. Or, même en (*inaudible*) à l'extrême le TER, la capacité des TGV sera utilisée au maximum dès 2020. On livrera à la Côte d'Azur une infrastructure censée viser le long terme, et en réalité déjà saturée à sa naissance.

En plus, l'utilisation en flux tendu de la capacité ferroviaire détruira l'exploitation marquée par (*inaudible*) sur tout le réseau TER et TGV. Nice pourrait être la seule destination TGV en France pour laquelle la SNCF ne sera pas en mesure d'assurer l'heure d'arrivée des trains. Nous nous retrouverons à terme avec un aéroport et une ligne TGV, tous les deux saturés. Et les grosses économies de moyens réalisées aujourd'hui nous obligeront à une solution beaucoup plus onéreuse par la suite.

C'est un petit bémol par rapport à ce que les autres ont dit ce soir. Je n'ose même pas imaginer le coût d'un prolongement vers l'Italie une fois que nous nous serons imposés la gare de Saint Augustin. Ce sera beaucoup plus cher.

La solution, dans l'intérêt de la Côte d'Azur, est une nouvelle ligne jusqu'à Vintimille, même en ce qui concerne ce département. Le débat a été fortement centré sur la question des meilleurs temps de parcours vers telle ou telle destination. Or ces meilleurs temps de parcours ne pourront être réalisés que très rarement. Il y a deux types d'obstacles qui s'interpose : des raisons techniques et des raisons commerciales. C'est là-dessus qu'il faut débattre.

Les raisons techniques d'abord. En présence des trains à différentes vitesses sur la même infrastructure, les sillons limitent la vitesse des trains bien avant les caractéristiques techniques. C'est le cas de cette troisième voie pour la Côte d'Azur, qu'on peut supporter de façon mixte, ainsi que des deux voies Nice/Vintimille. Le résultat - et RFF l'a donné dans ses études techniques - c'est que les trains en provenance de Marseille et de Paris doivent être ralentis pour trouver des bons sillons sur la troisième voie. Ceux qui vont continuer vers l'Italie doivent le faire à 53 km/h. Donc, arrêter cette nouvelle infrastructure entre Nice et l'Italie veut dire perdre de 10 à 15 minutes vers Paris et Marseille, de 40 à 45 vers Milan et Gênes. La solution dans l'intérêt de la Côte d'Azur est une ligne qui soit à deux voies.

Les raisons commerciales : elles sont tout à fait logiques, de source SNCF, mais elles concernent uniquement le scénario à deux axes. Sur les 13 TGV prévus pour la relation Nice/Paris, il y en a seulement deux qui sont sans arrêt intermédiaire. Les autres doivent s'arrêter à Toulon et perdre 8 minutes. Adieu, mon meilleur temps de parcours ! Le problème est que, à la différence de la Côte d'Azur, l'aire toulonnaise ne constitue pas un marché suffisant pour une navette directe Paris/Nice ou Toulon/Nice ou Toulon/Paris sans arrêt. Donc la relation Toulon/Paris doit être accolée soit à la

desserte de Nice, soit à celle de Marseille. Donc ça n'a pas de sens de dire : « le meilleur de temps de parcours vers Paris sera organisé par (*inaudible*) deux axes ». Les meilleurs temps de Nice à Paris seront obtenus par une nouvelle ligne passant par Marseille : un axe. Dans ce cas, la desserte de Toulon est accolée à Marseille, et le Nice/Paris peut se faire sans arrêt à Toulon. De plus, la liaison avec les métropoles de province, l'Europe du nord et l'arc méditerranéen - toujours pour des raisons commerciales, logiques - sera obligée de faire un arrêt à Marseille. Dans ce cas, un scénario en deux axes, 30 à 40 minutes seront perdues dans le rebroussement de Saint Charles. Résultat : Nice sera pénalisée dans ses relations vers l'Europe de 30 à 40 minutes. L'intérêt pour la Côte d'Azur, c'est une nouvelle ligne qui passe par Marseille.

Le principal argument avancé par le maître d'ouvrage pour écarter une nouvelle infrastructure de Milan jusqu'à Vintimille est son coût de réalisation. Or les insuffisances graves et la solution proposée justifient à elles seules ce surcoût d'un prolongement jusqu'à l'Italie. En effet, lorsqu'on aura une infrastructure dédiée au transport métropolitain, ce RER à coût zéro, on aura des gains de temps considérable vers Paris, Marseille, Milan, et de surcroît la nouvelle infrastructure s'inscrit dans le long terme. Nous pouvons doubler, tripler, multiplier par quatre sa capacité. Par ailleurs, le surcoût avancé par RFF doit également être la question.

Le projet du maître d'ouvrage est gravement insuffisant en ce qui concerne la desserte de la Côte d'Azur. Le seul projet capable de répondre aux besoins de la Côte d'Azur est celui d'une nouvelle ligne à grande vitesse, et en capacité mixte : fret, passagers, desservant le cœur de ville, arrivant jusqu'à Vintimille et passant par Marseille.

Je vous remercie, et je passe la parole à Monsieur Molinari.

Alain OHREL

Monsieur Fusco, vous nous avez laissé peu de temps. Monsieur Molinari, est-ce que vous souhaitez intervenir ?

Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN

Bien sûr.

Alain OHREL

Il ne vous reste plus beaucoup de temps sur les sept minutes !

Jacques MOLINARI

Ceci simplement pour rappeler à nos amis de RFF qu'il est très difficile de laisser croire que le système ferroviaire n'aura pas de marchandises à écouler. Vous voyez l'évolution des trafics routiers à Vintimille, dont 60 % est de transit international. On ne pourra pas nous faire croire que nous pouvons faire coexister toutes sortes de trains sur la ligne historique, quand nous voyons les projections - relativement timorées - d'évolution des trafics ferroviaires locaux. N'omettez pas de noter que Monaco est la deuxième gare de la région PACA après Nice, et que Marseille est après Monaco.

Notre projet est simple. Nous l'avons présenté :

- gares en cœur des villes : nous nous sommes expliqués là-dessus. Pourquoi ? Vous allez le voir. Grâce aux interconnexions aisées qui peuvent s'établir avec la ligne historique et d'autres lignes.
- mixité fret/voyageur, de manière à ce que les deux lignes - la ligne historique et la ligne nouvelle - constituent ensemble un réseau maillé à la traversée de la Côte d'Azur.

Voilà le schéma que nous proposons.

Trois nœuds ferroviaires. Le premier nœud, c'est-à-dire le plus simple, c'est Cannes-La Bocca ; le deuxième, c'est Nice-Thiers et non pas Nice-Saint Augustin. J'ouvre une parenthèse. S'il fait Nice-Saint Augustin, pourquoi ? Parce que la traversée Saint Augustin/Nice-Thiers est condamnée. Elle est condamnée par les deux voies rapides qu'on ne cesse pas de nous construire le long des emprises ferroviaires. Nous n'avons plus la place de faire circuler des flux ferroviaires importants entre Nice-Saint Augustin et le reste du réseau vers l'Italie. Et le troisième nœud, c'est évidemment Vintimille.

Regardez les emprises existantes : il faut en tirer partie. Nous avons de très larges emprises à La Bocca. Nous avons de très vastes emprises à Nice-Thiers, et nous en avons d'aussi vastes à Saint Roch. Regardez le schéma. Voyez le nœud de Cannes-La Bocca. Il y a 5 directions possibles, 6 possibilités d'interconnexion, de flexibilité, de sécurisation d'une ligne sur l'autre en cas d'incident, en cas de grand chantier, de renouvellement de voie par exemple.

Deuxième nœud, celui de Nice-ville. Vous remarquez que nous avons prévu la connexion, l'intermodalité avec les lignes des chemins de fer de Provence, et vers l'Italie. Vous allez me dire : « Vers l'Italie, quel problème ! ». Mais ce problème, il a été sérieusement abordé par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, il y a dix ans. Nous avons exhumé un petit rapport, avec l'aide de Monsieur le Conseiller Général Icart d'ailleurs, puisque nous n'avions qu'une pâle copie. Celle-ci n'est guère plus nette, mais vous voyez que le tracé proposé par le Conseil Général il y a dix ans n'a rien d'in vraisemblable, et qu'il aboutit à Vintimille, à l'immense installation de Vintimille qu'il faut à tout prix préserver, qui est malheureusement convoitée par des élus de chez nous, pour y faire quelques projets immobiliers. Vous voyez que nous disposons d'emprises très vastes, qui se prêtent au renforcement majeur de nos infrastructures ferroviaires : la traversée de la Côte d'Azur et la traversée de l'ensemble de la région PACA.

Pour terminer, j'en viens à ce qui motive ce montage, c'est tout simplement la traversée de Nice. Celle-ci est extrêmement aisée. Nice dispose de deux grandes emprises ferroviaires : la gare centrale et la gare Saint Roch. Reliez la gare centrale de Nice-Thiers à Saint Roch nécessite tout simplement un tunnel supplémentaire. L'actuel tunnel de la ligne de Braye et de Saint Roch fait 660 mètres. Ce n'est pas un ouvrage colossal, d'un pont sur le Paillon - il y a la place - et ensuite, évidemment par souterrain, nous allons rejoindre le sillon de (*inaudible*) et nous allons émerger à une ou deux fenêtres, d'ici à la gare (*inaudible*), au confluent de (*inaudible*). Et ici, de la gare centrale, c'est tout simple : nous entrons sous les collines de grès extrêmement faciles à forer, sur un tracé sensiblement parallèle à celui des chemins de fer de Provence. Nous débouchons à l'endroit où c'est plus facile de franchir le Var, là où les talus collinaires sont raides, sans avoir à éventrer des quartiers entiers urbanisés, et nous cheminons jusqu'à Cannes-La Bocca.

Ce dispositif permet de tout résoudre : réseau maillé à trois nœuds. Nous avons la possibilité de desservir quasiment en direct la gare de Cannes, en aiguillant les trains directs sur Cannes-La Bocca, et nous gagnons énormément de temps pour relier le reste de la France à l'Italie. Voilà ce projet.

Nous remercions RFF d'avoir attaché quelque intérêt à sa présentation qui remonte à plus d'un mois. Et nous les remercions aussi de nous recevoir demain, pour en reparler plus précisément, de manière à ce que ce projet soit chiffré de façon futile, fût-elle sommaire. Ceci, pour que nous ayons des chiffres à avancer et que nous puissions, et là pardonnez-moi Monsieur le Directeur de l'Équipement, les mettre en balance avec le projet très important que vous allez soumettre au débat public dans quelques mois, celui d'une seconde autoroute de contournement de Nice.

Merci Monsieur le Président.

Alain OHREL

Merci à vous.

Intervenant

Je voudrai faire déjà quatre remarques. Tout d'abord sur les temps de parcours. Les temps de parcours, dans les scénarios à deux axes, ne sont pas les plus rapides pour Paris/Nice, puisqu'ils sont dans la famille à trois axes. Et dans cette famille, nous avons trois heures trente-cinq.

Deuxième point, pour ce qui concerne le parcours Nice/Vintimille, donc au-delà de Nice, je rappelle qu'il y a une ligne à double voie électrifiée, et que sur ce tronçon qui est de l'ordre de 35 kilomètres, nous pouvons faire circuler 6 TER, 1 TGV et une circulation fret.

Alors, pourquoi ces circulations sont possibles ? Parce que la vitesse sur ce secteur est entre 80 et 90 km/heure. Donc la marche de tous ces trains est pratiquement à la même vitesse et sur un parcours qui est relativement court.

Jacques MOLINARI

Vous permettez que je vous réponde ?

Ce n'est pas vrai. Pour quelles raisons ? Nous ne pouvons pas imaginer que la desserte d'une conurbation de 70 kilomètres - et je fais abstraction de son prolongement vers l'Italie jusqu'au moins San Remo - (*inaudible*) 70 kilomètres ! Presque 100 kilomètres ! Que nous puissions desservir cette conurbation avec des trains omnibus en succession. Si nous n'avons que des trains tous ayant le même profil de sillon, évidemment vous pouvez charger et mettre des trains toutes les 3 minutes.

Ne prenons pas en compte toutes les réglementations du (*inaudible*) internationale des chemins de fer qui spécifient qu'il faut prendre des marges pour assurer la robustesse de l'exploitation. Cela, nous en reparlerons en aparté demain, et plus longtemps encore. Nous avons toutes les données pour cela.

Autrement dit, la desserte d'une agglomération de cette importance, elle ne peut se faire rationnellement, utilement, et de façon attrayante aux populations que si nous avons une alternance de directs, de semi-directs et d'omnibus. Il ne faut pas oublier que Monaco, qui est une des plus grandes gares de la région PACA, doit être impérativement desservie par des directs et des omnibus. Il faut que Saint Augustin - et Saint Augustin va jouer un rôle très important - soit une gare d'arrêt générale. C'est évident puisque Saint Augustin va desservir une zone d'activité et l'aéroport. Autrement dit, vous allez avoir à exploiter une ligne d'une façon moins aisée que vous ne l'imaginez. Nous avons fait quelques estimations. Nous ne demandons pas mieux que d'aller plus loin dans ces estimations, mais nous prendrons tout en compte. C'est-à-dire, non seulement les exigences de la population, mais également les règles internationales parce que nous sommes sur un axe international, même pour le TER, et toutes les règles d'exploitation de la SNCF. Il faut se mettre d'accord là-dessus.

Rien n'est simple. C'est moins simple que vous ne le prétendez. Il est impossible d'affirmer que vous fassiez ou que vous puissiez faire une desserte toutes les 10 minutes. Et il y a même un problème : en alternance de lents et de directs, vous allez avoir des distorsions d'écart de cadencement. Vous n'aurez pas des trains toutes les 10 minutes. Dans une gare : oui, dans la suivante il y aura 5 minutes d'écart. Vous aurez des trains très proches et des trains très éloignés.

Prenez tout cela en compte. Vous, le public, il faut que vous réalisiez que nous ne pouvons pas. Permettez-moi de faire une remarque. Je n'aime pas ce terme d'enfouissement. Je suis un peu agacé d'entendre RFF le reprendre. Ici, nous avons des déchets à enfouir et non pas des lignes.

Il y a matière à débat, mais il y a aussi matière à études complémentaires. Et là je demande à la Commission particulière du débat public d'accorder le temps de faire ces études, et de veiller à ce que ces études soient correctement menées.

Alain OHREL

Merci Monsieur.

Un intervenant

J'avais quatre points et vous m'avez interrompu dans le deuxième point. Quand je précisais que nous retenions huit circulations sur ce tronçon, si tous ces trains avaient la même marche, nous pourrions aller jusqu'à (*inaudible*). On a déjà pris en compte ces différentes marches, puisque j'ai présenté 8 circulations seulement.

Troisième point également, pour ce qui concerne l'emplacement de la troisième voie entre Antibes et Nice, dans lequel la place est très étroite. Pour aller au-delà de Cagnes-sur-Mer par exemple, la place est très étroite, mais il y a la possibilité d'inscrire cette troisième voie jusqu'à Nice-Thiers.

Et le quatrième point par rapport à vos propositions. Si je reviens sur la carte que vous avez présentée tout à l'heure. Ce n'est pas très différent de notre proposition, mais simplement (*inaudible*) avant Nice-Saint Augustin. Vous voyez que le tronçon que vous évoquiez tout à l'heure de Nice-Thiers à Vintimille, et je rappelle bien évidemment Vintimille vers l'Italie, desserte de Saint Augustin (*inaudible*), dans notre solution, c'est ou que le projet de RFF s'arrête sur la

troisième voie. Nous sommes à 7,5 milliards d'euros. Là, nous reposons la question de comment desservir Menton et Monaco dans cette solution.

Il n'y a pas de très grosse différence entre ce projet et celui que Monsieur (*inaudible*) présentait.

Alain OHREL

Je voudrais que dans le temps qu'il nous reste, nous restions dans les limites que nous nous sommes initialement fixées, que nous puissions entendre Monsieur Touze et terminer par la parole donnée au public.

Intervenant

Je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit. Ce sont des choses tout à fait intéressantes. Simplement, il y a un tas de pressions si nous avons bien compris pour la gare Nice-Saint Augustin comme une gare TGV, et pas tellement pour gare Nice-centre. C'est faire complètement abstraction de ce qui est déjà dans les circuits des réseaux TCSP, travaux aidés par la SNCF, des réseaux routiers. C'est faire abstraction aussi du fait que nous espérons, en 2020, 2 à 2,5 millions de transferts de Nice/Paris, donc de gens qui se garent dans les parkings de l'aéroport aujourd'hui, qui prendraient donc le train en utilisant les mêmes parkings. Par contre, vous avez des populations de lignes étrangères, qui n'ont pas besoin de parking puisque ce sont des étrangers, (*inaudible*) utiliser l'aéroport et donc avec un enrichissement pour l'activité économique.

Il faut m'expliquer comment ce million de passagers par des TER va se garer à Nice-centre ? Il y a un problème de centralité des gares TGV qui est résolu aujourd'hui par des infrastructures quasiment existantes déjà dans le centre intermodal de Nice-Saint Augustin.

Alain OHREL

Je vous remercie. Je demande à Monsieur Touze...

Paul TOUZE

Monsieur le Président, notre association partage son temps entre Madame Dony et moi-même. C'est Madame Dony qui va introduire notre propos.

Christiane DONY, Association Azurée

Merci.

En toute chose, il y a un maximum et un optimum. Dans le cas de la LGV, le maximum c'est la vitesse. Nous pouvons gagner 1 h 30 sur le trajet Nice/Paris. Veillons à ce que ce ne soit pas au prix de l'optimum : de la qualité de vie, de la qualité du voyage. Ces deux objectifs sont souvent contradictoires, nous l'avons vu au cours de nos discussions.

La renommée de la France à l'étranger, c'est son art de vivre, sa cuisine du terroir, sa créativité, la beauté de ses paysages. Mais quand ils arriveront ici à travers 80 ou 100 kilomètres de tunnel, dans le noir, les visiteurs seront souvent accueillis par une population stressée, agressive, négligente de son espace de vie. Une population qui n'admet que le nécessaire, qui oublie de loger ses travailleurs, qui oublie que ne pousse ni mesclun, ni olivier, ni agrume sur le béton, qui oublie que le béton réfléchit la chaleur et augmente les effets de la canicule.

Notre région ne comporte que 17 % de terres agricoles, contre 60 % pour la moyenne nationale. Nous sommes organisés à 92 % alors que la France ne l'est qu'à 82 %.

Notre problème, c'est peut-être aussi la surpopulation. Une gare TGV, c'est 20 à 40 hectares de terres agricoles qui disparaissent. Je sais que la ligne TGV, ce n'est que quinze mètres de largeur, contre trente-cinq mètres de largeur pour une autoroute. Cependant, nous avons aussi compté en hectares. C'est sept hectares du kilomètre pour une ligne normale, c'est-à-dire 1 400 hectares pour toute la ligne. Par contre, en surface de tunnel c'est trois fois plus. C'est-à-dire 20 hectares au kilomètre, d'après mes chiffres. Ça ferait 45 mètres de largeur si je triple, comme pour le calcul autoroutier.

Cela a certainement beaucoup d'avantages. Les tunnels ne sont cependant pas toujours sans problème. Il y a des problèmes de relief, de sous-sol. Ce n'est pas toujours simple. D'autre part, les tunnels sont chers. Si nous optons pour une ligne mixte, c'est-à-dire si nous faisons du fret - c'était un objectif - il faut double surface de tunnel. Tout cela double la superficie, double le coût. Ce sont donc des éléments auxquels il faut réfléchir.

Une LGV PACA, c'est un autre argument pour le développement durable. C'est un report modal de la route et de l'avion vers le rail. D'accord. Mais c'est aussi, d'après les travaux du maître d'ouvrage que vous trouverez dans les livres qui vous ont été donnés, 40 % de trafic supplémentaire. C'est-à-dire du trafic créé de manière artificielle, à un moment où, sur notre planète, il faut plutôt être un peu raisonnable et optimiser les déplacements plutôt que les maximiser.

Nos communes, nos départements, de l'avis des citoyens, ne gèrent pas encore de manière satisfaisante l'espace rural, urbain et social et l'éducation à la citoyenneté. Sommes-nous mûrs pour un apport et un transit exponentiel de population ? Alors que Nice reçoit déjà quatre millions de touristes par an, est-ce que vraiment nous sommes moralement mûrs pour cela ?

Les statistiques de l'OCDE démontrent que, contrairement à ce qu'affirment beaucoup de personnalités politiques, trop de transports peuvent nuire aux échanges et à l'économie dans la même mesure que pas assez de transports. Ce sont des extrêmes.

Revenons au débat public précédent qui était pour la ligne TGV Méditerranée. Le collège d'experts qui avait conclu ce débat public, avait recommandé de donner la priorité dans le temps au développement du réseau de transports ferroviaires régionaux, à la rénovation des trains et des lignes, à l'harmonisation des horaires, à la redéfinition de certains profils de lignes. Ceci, afin que le réseau ferroviaire régional soit entièrement en place et fonctionnel pour accueillir la LGV lors de sa venue.

Il faut prendre tous ces problèmes en amont, aussi bien sociaux que de réseaux de proximité. Et les capitaux pour ce faire doivent être accordés et engagés en priorité. J'ai été très étonnée de voir que RFF a hérité des dettes de la SNCF. Si on considère les chiffres de budget national que j'ai trouvés,

en l'an 2000, le budget ferroviaire était de moitié celui du budget autoroutier. Et c'est encore pire pour les budgets qui vont maintenant jusqu'en 2020, puisque pour le ferroviaire, c'est le tiers des réseaux autoroutiers. Si on nous dit LGV, LGV : oui. Mais entretenons les routes actuelles, mais ne les orientons pas, et surtout ne les doublons pas. C'est l'un ou l'autre. Il faut être conséquent.

Encore une petite chose sur les crédits accordés par l'Etat. C'est la région qui a reçu l'achat de faire les TER...

Monsieur le Ministre a dit que la Commission Européenne vient de donner son feu vert pour une aide de l'Etat pour le fret, d'un capital de huit cents millions d'euros à la SNCF. C'est une chose que je trouve très favorable. On nous expliquera peut-être quelles sont les conséquences locales.

Je passe la parole à Monsieur Touze pour d'autres arguments. Je voudrais conclure ensuite par une petite prière à la CPDP.

Paul TOUZE

Je me contenterai d'amener un certain nombre d'observations concernant le débat public pour le projet de la ligne TGV.

Je rappelle les propos de Monsieur Christian Frémont, préfet de région, dans un document officiel. « *Un tel projet ne peut évidemment pas se faire contre les habitants de cette région et leurs élus. Il ne se fera que s'il est porté par une volonté forte et unanime* », ce qui est le cas de notre association.

Je voulais rappeler que ce projet de ligne à grande vitesse ne s'adresse pas uniquement à nos amis d'Europe du nord, mais aussi et surtout pour les Provençaux que nous sommes.

L'offre de moyens de transport doit être au service du territoire traversé par le nouveau moyen de transport et non pas le contraire. Ce qui veut dire que les éléments sociaux économiques de proximité doivent être étudiés en préalable à un projet de voie ferrée. Il n'est pas pensable économiquement que nos territoires ne servent que de support à un trafic de transit, établi au profit de métropoles extérieures à notre région. Dans l'hypothèse où n'est considérée que la problématique de transport, nous pensons qu'un grand équipement tel que la ligne à très grande vitesse n'irrigue pas économiquement, mais au contraire assèche l'aire traversée.

Cela veut dire que le projet n'est pas une fin en soi, mais doit s'inscrire harmonieusement dans un projet de développement économique régional, harmonieux et compatible avec l'environnement. Le plus mauvais exemple, c'est celui de l'arrivée du TGV à Marseille, où il n'y a pas eu de réflexion préalable assez poussée sur cette donnée. Nous nous sommes retrouvés avec une flambée de l'immobilier assez phénoménale.

Deuxième principe que nous entendons faire observer. C'est que la ligne grande vitesse doit s'étudier quand, au préalable, nous avons refondu et restructuré les dessertes TER. Ce qui est important, c'est que dans le futur de cette ligne grande vitesse, il y ait une connexion rationnelle avec le réseau de transport régional. L'information qui avait été donnée par nos experts sur la section de troisième voie entre Saint Augustin et Nice me laisse pantois. Comme tout le monde j'ai vu les travaux du second tronçon de la voie rapide. Je ne vois pas trop où nous allons faire passer la troisième voie. C'est une grande question.

Le recours à l'avion sur de courtes distances tel que Nice/Paris, est une débauche inconsidérée d'énergie et un coût environnemental pharamineux, et de moins en moins supportable. Ce qui fait que c'est un paramètre important, favorable pour un transport ferroviaire à grande vitesse. Tout le monde connaît les problèmes d'effet de serre. L'effet de serre est de loin très diminué au kilomètre parcouru par voyageur avec un train électrique.

Alain OHREL

Monsieur Paul Touze, je vous demande de conclure.

Je signale à l'assistance que vous êtes l'auteur d'un cahier d'acteur, qui vous permettra d'être d'autant plus bref.

Monsieur Paul Touze

Je voulais juste dire qu'à notre avis, les Alpes-Maritimes ne sont pas un département enclavé. Il y a quand même une autoroute qui va très loin en Italie. Il y a des voies ferrées dans tous les sens. Par contre, notre département est saturé. Donc, il faut reconsidérer tout le transport. Il faut impérativement que le transport routier aille vers le rail et aille vers le cabotage.

Christiane DONY

J'aurais voulu faire une prière très express. Nous voulions conclure avec cela. Nous avons vu que les décisions qui avaient été prises, au cours des débats publics, n'étaient pas obligatoirement suivies et que les résultats n'étaient pas toujours à la hauteur. Par exemple, le plan éco-énergie.

Nous demandons la mise en place de comités de suivi, chargés de veiller au cours des études et réalisations potentielles de cette LGV, à ce que tous les éléments soient pris en considération, que le dialogue soit poursuivi sur un mode paisible entre riverains, spécialistes de l'écologie et des nuisances environnementales réunis ou non en associations et le maître d'œuvre. Non seulement les maîtres d'œuvre de la LGV mais aussi ceux de la mise en place de la fourniture et du transport de son alimentation énergétique.

Nous demandons aussi à ce que les terres agricoles qui doivent être prises, soient remplacées à l'égal ou supérieur. Merci.

Alain OHREL

Je vous signale que votre demande est enregistrée, au même titre d'ailleurs que le sont l'ensemble des propos échangés ici.

Il y a une impropriété de terme que je signale. Vous avez fait état de décisions qui auraient été celles de débats publics antérieurs. Je peux vous dire qu'il n'est pas dans sa nature que d'émettre des décisions. Le public ainsi invité à débattre, émet des suggestions, des propositions, des recommandations, des observations dont il est tenu compte au stade de la décision.

Le Conseil Régional est représenté par son vice-président qui n'avait pu être là lors de la réunion antérieure à Nice et qui concernait l'aménagement du territoire.

Je vous donne la parole.

Patrick ALLEMAND, Conseil Régional PACA

Simplement, à ce stade de la discussion, quelques réactions par rapport à ce qui a été dit et à la position de ma région.

La région pour l'instant est toujours sur la même ligne. Nous répondons à la question qui est posée par la Commission particulière du débat public. C'est une question sur l'opportunité de faire la ligne TGV ou non. La question des tracés, qui est extrêmement importante, n'est donc pas la question du débat public. Donc sous l'opportunité, c'est clair : c'est oui et trois fois oui.

Oui, pour des raisons interrégionales, le rapprochement entre Nice et Marseille. Oui, pour des raisons d'intérêt national, le désenclavement de Nice par rapport à Paris, et la substitution à la saturation de l'aéroport que nous voyons venir. Et oui, pour intégrer Nice dans l'arc méditerranéen, sur l'axe Barcelone/Nice, que nous voyons se construire petit à petit. Il n'y a donc aucune ambiguïté là-dessus. Cela veut dire que nous avons impérativement besoin de ce TGV, aux côtés duquel nous sommes passés il y a maintenant quinze ans.

A partir de là, il y a deux paramètres :

- nous ne pourrions pas l'avoir contre Marseille. Il va donc bien falloir trouver une solution avec les Marseillais.
- nous ne pourrions pas l'avoir non plus contre le Var, puisque c'est celui-ci qui a déjà fait capoté une première fois cette affaire-là. Dans le Var, les débats ne sont pas de la teneur que nous avons ce soir et qui sont d'une grande qualité. C'est-à-dire qu'il faudra bien que le Var trouve un avantage. Je dis cela parce que quand je suis arrivé, il y avait une première carte qui laissait envisager un tracé où pour aller dans le centre Var, il n'y avait que le raccordement par la voie actuelle. Ça ne marchera jamais. Les Varois n'accepteront pas de prendre toutes les nuisances pour aucun avantage. Dans cette affaire, c'est un problème de comparaison entre les avantages et les inconvénients.

Sur ce que j'ai vu ce soir, je dirai simplement trois choses.

Premièrement, la gare de Saint Augustin me paraît incontournable. Nous sommes dans un contexte de raréfaction des financements, que nous avons déjà du mal à financer ces problèmes multimodaux. Aujourd'hui, l'Etat, pas plus tard que la semaine dernière, a supprimé la ligne (*inaudible*) multimodaux. Nous allons voir comment nous allons nous débrouiller pour aller jusqu'à ce projet-là.

Deuxièmement, nous sommes dans les contextes de la nouvelle génération de TGV, qui ne sont plus intégralement par l'Etat, mais environ à peu près à un tiers. Les deux autres tiers, ce sont bien les collectivités et les partenaires qui vont les payer, donc le contribuable local. Il faut faire extrêmement attention. On ne jongle pas avec des milliards d'euros comme ça. Car c'est de notre poche qu'ils sortiront.

Troisièmement, je suis d'accord pour que nous fassions des études sur l'enfouissement, mais d'accord aussi pour que nous gardions un pied dans la réalité. Et la réalité, c'est que nous avons passé un contrat de plan, qui a été voté par la majorité, que nous n'avions pas à la région à l'époque. Nous avons voté droite et gauche confondues. Nous essayons d'assumer le mieux possible avec la réouverture de (*inaudible*) qui a été effectuée, que pour ce qui concerne la troisième voie littorale, Christian Estrosi a obtenu un fléchage des crédits sur ce projet. Il n'y a pas de crédit (*inaudible*) pour qu'on puisse démarrer. Bien entendu la région est venue à la hauteur des crédits donnés par l'Etat, ainsi que le département. Nous avons 9 millions en euro sur la table. Ils vont être mis dans les travaux à partir de janvier, sur un point précis qui est déjà déterminé, qui est le doublement du pont à côté de l'hippodrome. Les conventions de travaux sont signées. Voyons la réalité de ce qui avance sur le terrain.

Je répète : l'enfouissement, on peut toujours y réfléchir, et il y a cette zone incontournable. Et enfin dernier point, dans la traversée de Nice je suis d'accord avec ce qu'a dit Molinari, c'est vrai qu'il y a des difficultés. Mais je n'ai pas entendu de toute la soirée, faire une allusion au tramway. Nous savons très bien que nous allons avoir une deuxième ligne est/ouest, et que celle-ci va alléger considérablement le trafic TER sur la partie interne. Cela se gère.

Quelqu'un qui a la chance d'avoir un tramway qui dessert sept, huit ou dix stations entre la gare SNCF de Nice et Saint Augustin, ne va pas forcément prendre le TER qui dessert au moins quatre fois moins.

De la même manière, ce qui est intéressant de prévoir aujourd'hui, ce sont les complémentarités TER/tramway. Par exemple, nous savons qu'à Pont Michel, à Bon Voyage, il y aura une complémentarité TER/tramway, avec le TER qui repartira et qui desservira la vallée du Paillon. De la même manière, il faut travailler à une vraie complémentarité entre le tramway et le TER en gare SNCF de Nice, qui n'est pas acquise. Il y a 400 mètres. Il faudra trouver une solution pour le faire. Et de même à Saint Augustin.

Ce n'est pas la peine d'avoir des modes de transport et de faire des modes de transport qui s'ignorent. La clé dans un espace géographique contraint - C'est une ville qui est contrainte - c'est la multimodalité. C'est cela qui déterminera oui ou non la réussite d'une politique alternative tout-automobile. Sinon, nous mettrons sur le terrain des projets les uns à côté des autres et les gens continueront à prendre la voiture.

Alain OHREL

Merci beaucoup d'avoir apporté la voix de la région dans ce débat.

Je vais donner la parole au public. Le sort a désigné l'auteur de la question N°12.

Maria-Rosa SCHUMACHER

Je suis italienne. Je parle en tant que citoyenne normale. J'ai une question concernant le fret notamment si vous avez fait une projection, de savoir par exemple combien de temps mettrait un camion qui vient de l'est de l'Italie et qui prendrait la nouvelle liaison Turin/Lyon, par rapport au même trajet fait l'autoroute.

Et une remarque générale. Vous parlez d'un problème de financement. Alors expliquez-moi : pourquoi on laisse prolonger des voies rapides, et pourquoi on laisse construire des autoroutes ? Pourquoi parle-t-on du contournement de Nice, alors que cet argent pourrait soulager un problème qui est immédiat et qu'il faut résoudre avant 2020 ? Ce problème est la congestion et la saturation routière. J'aimerais savoir comment fonctionnent les financements, et pourquoi on laisse faire des voies rapides ?

Lise MERMILLOD

Je vais déjà répondre à la première question sur les temps de parcours entre l'est de l'Italie et l'Espagne. Je n'ai pas le calcul précis sur les temps. Je vous montre les distances. Nous nous rendons compte que pour les trajets qui vont de Barcelone à Milan, le trajet par Vintimille est un peu plus court. Par contre, pour Turin, le trajet par les Alpes du nord est plus court.

Il faut cependant prendre en compte dans le calcul des temps de parcours, les contraintes qui seront beaucoup plus fortes sur un tracé par Vintimille que par les Alpes du nord. Cela veut dire que nous pourrions aller plus vite sur ce trajet de l'est de l'Italie vers l'Espagne.

Alain OHREL

L'aspect du financement qui a été évoqué dans la seconde partie de la question et notamment ce fret de voie rapide qui aurait été vendu par la SNCF.

Bernard NICOLETTI

Ce projet ayant à peu près 35 ans, et étant fait par tronçons, du moins la conception de l'ouvrage date un peu, et était prévue pour une autoroute urbaine. Il faut savoir qu'elle a été modifiée puisqu'elle a été prévue de se brancher sur l'A8 actuelle au niveau du garage Peugeot et de Saint Augustin. Et pour qu'il n'y ait pas de congestion dans la ville de Nice, le projet aujourd'hui s'arrête et se dilue dans Saint Augustin. Il n'y a pas de liaison directe avec l'autoroute A8, ce qui était prévu au projet d'origine.

Il est clair qu'il y a eu quelques mètres de pris dans les hors lignes SNCF. Mais je ne vois pas d'où cette rumeur qui prévoit qu'il n'y a pas (*inaudible*) Je parle à la place de RFF, mais il y a la place de faire une troisième voie en termes techniques, s'il y a la volonté de le faire.

Mais entre les deux murs de la voie rapide actuelle, un qui date d'il y a dix ans et un qui se fait actuellement pour les derniers tronçons, il y a la place de faire une troisième voie. Les ponts, qui ont été réalisés il y a dix ans, ont été faits en tenant compte d'une largeur pour faire une troisième voie. Ils ont été élargis volontairement pour ça.

De la salle

Ce sont des règles de sécurité, pour le personnel de la SNCF.

Louis NEGRE

Il faudrait peut-être que le Directeur Régional de RFF réponde à cette question de manière claire et précise. Il s'agit de savoir si oui ou non, nous pouvons faire la troisième voie entre Cannes et Nice ?

Bernard GYSSELS

Je vous confirme mon intervention de tout à l'heure sur les quatre points que j'avais évoqués. J'ai dit que sur ce tronçon Cagnes-sur-Mer, par exemple, et Nice-Thiers, l'espace est contraint, mais il y a possibilité de réaliser cette troisième voie.

Jacques MOLINARI

Et de l'exploiter ?

Bernard GYSSELS

Bien évidemment. Sinon, nous ne (*inaudible*) pas.

Jacques MOLINARI

Vous précisez dans vos documents que l'espace étant tellement contraint, nous ne pouvons pas respecter les règles de sécurité, et que l'entretien d'une des voies, ou du moins de la voie centrale, oblige l'arrêt total des circulations. Je n'appelle pas cela une exploitation rationnelle. C'est extrêmement périlleux.

Bernard GYSSELS

Là vous évoquez des problèmes d'entretien de la voie ferrée. L'entretien n'a rien à voir avec la sécurité. Lorsque nous faisons l'entretien, nous adaptons pour que tout ceci se fasse en toute sécurité.

Alain OHREL

Ecoutez. Je crois que nous ne pouvons pas sur ce point particulier prolonger le débat.

Je voudrai vous rappeler que nous avons une prochaine rencontre programmée au titre des réunions de proximité, à La Roque (*inaudible*) le 17 mai, à Grasse le 18 mai, et à Marseille le 19 mai.

Par ailleurs, je vous indique que ce qui ne figure pas concerne la perspective d'une réunion à Digne les Bains, probablement le 9 juin.

Je vous remercie et je vous souhaite une bonne soirée.

INDEX

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

Casc	21	implantations ou des lignes publiques	16
DSP	22	ingérées	27