

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Antibes le 19 avril 2005

Introduction	1
Philippe MARZOLF, Président de la Commission Particulière du Débat Public	
Présentation du projet par Réseau Ferré de France	6
Michel CROC, Directeur régional PACA, RFF Bernard GYSSELS, RFF Alain SEGUIN, SNCF	
Intervention des interpellateurs	12
<i>Intervention de Jean LEONETTI, Député Maire d'Antibes</i>	<i>12</i>
<i>Intervention de Jean HOULGATTE, président du conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis</i>	<i>20</i>
<i>Intervention de Marcel SAUVAN, association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins</i>	<i>27</i>

Introduction

Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du Débat Public

Messieurs, Mesdames, bonsoir, Philippe Marzolf, je suis le président de la commission du débat public sur le projet LGV PACA et je suis accompagné de deux des membres de la commission, Didier Corot et Annie Canis-Miletto. Je vais vous présenter un petit peu le programme de la soirée.

Je veux d'abord vous présenter le débat public pour savoir où on en est après presque la moitié sur le débat public, pendant vingt minutes. Ensuite Réseau Ferré de France, qui est le maître d'ouvrage du projet, va vous présenter le projet pendant une vingtaine de minutes. Ensuite, nous aurons trois interpellateurs et nous intercalerons avec des questions bien sûr, entre les interpellateurs, dont vous avez vu Monsieur Jean Leonetti, député-maire d'Antibes, Monsieur Jean Houlgatte, Président du conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis et Monsieur Marcel Sauvan, pour l'association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins.

Vous avez pu voir sur vos chaises où vous avez pris à l'entrée des formulaires pour poser des questions. Pourquoi poser des questions par écrit ? Parce qu'en fin de compte, nous, à la commission, nous sommes là pour la mémoire du débat, pour prendre toutes les questions par écrit et même si vous n'allez pas pouvoir tous vous exprimer et poser votre question ce soir, vous aurez de toute façon, chacun, une réponse par écrit du maître d'ouvrage si vous posez une question au maître d'ouvrage. C'est pour cela que c'est important de le faire par écrit. En plus, l'ordre du passage des questions va être tiré au sort et vous aurez donc, le maximum de personnes qui vont pouvoir s'exprimer ce soir.

Le débat public. D'abord, je vous rappelle que c'est la commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante qui a été mise en place par la loi de démocratie de proximité de février 2002. Cette loi indépendante de l'Etat, dépend, bien sûr, des maîtres d'ouvrage et des acteurs. Elle est là pour quoi faire ? Pour veiller principalement au respect de l'information et à la participation du public, à l'élaboration des projets infrastructures, des nouveaux territoires d'intérêt national. Donc à partir de là, bien sûr, pour ce projet LGV PACA, nous avons été saisis par le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France et nous avons décidé qu'il y avait une nécessité d'organiser un débat au plus vite

À partir de là, la Commission Nationale nomme une Commission Particulière. Nous sommes 5 membres. Nous sommes chargés de l'organisation et de l'animation du débat, un président, quatre membres et nous nous sommes engagés à travers un code éthique et déontologique pour rappeler - et c'est important de le rappeler - notre indépendance par rapport à l'Etat, par rapport au maître d'ouvrage et par rapport aux acteurs.

Autre élément important, nous sommes complètement neutres dans ce débat. C'est-à-dire que, à la différence de ce qui se passe très souvent, quand il y a une problématique, on crée une commission d'experts qui nomme d'autres experts qui donnent un rapport d'experts et l'expert en commission finale essaie de trouver une solution à travers les éléments. Nous, en fin de compte, nous sommes là pour faciliter les débats entre un maître d'ouvrage qui propose un projet et vous, le public, qui

pouvez poser des questions après et donner votre avis. Nous sommes également là pour faire le compte-rendu. C'est pour cela qu'à la fin, on fera un compte rendu.

Le débat public, les objectifs visés, d'abord une première chose, c'est une diffusion de l'information complète et transparente pour être le plus large possible pour que toutes les parties du public concernées par ce projet soient informées et ensuite, que ce même public puisse venir participer pour arriver à un dialogue constructif. Tous ces exercices et cette démarche servent à quoi ? A éclairer la décision prise par le maître d'ouvrage, mais ce sont les décideurs politiques qui prennent la décision finale. Ici nous sommes pour éclairer la décision finale.

Trois principes dans nos objectifs :

- Un principe de transparence. Ce n'est pas toujours le plus facile mais c'est notre rôle d'aller chercher les informations, de demander des réponses au maître d'ouvrage, précises et si possible, de faire que chacun puisse y avoir accès.
- Deuxième principe important, le principe d'équivalence. Toute personne concernée par le projet que ce soit un député-maire, que ce soit un citoyen a la possibilité de s'exprimer sur le projet. Le débat public, c'est vraiment un débat pour le public et avec le public.
- Vient ensuite le principe de l'argumentation en contrepartie, par exemple : tout le monde peut s'exprimer mais ce que nous vous demandons, ce sont des arguments. Si vous êtes contre, il faut dire pourquoi. Si vous êtes contre, qu'est-ce que vous proposez comme solution alternative ?

A la fin du débat, au bout des quatre mois, c'est-à-dire après le 21 juin, nous, à la commission nous avons deux mois pour élaborer un compte rendu sur comment s'est organisé le débat, qu'est-ce qui s'est dit ? Qu'est-ce qu'on peut en retirer ?

Et ensuite, c'est important, deux mois après, le maître d'ouvrage doit décider en fonction de ce qu'il a entendu, qu'est-ce qu'il va faire sur le projet ? Va-t-il prendre la décision de poursuivre le projet ? Est-ce qu'il va arrêter l'élaboration du projet ? Est-ce qu'il va le continuer tel qu'il l'a proposé ? Est-ce qu'il va le modifier ? Est-ce qu'il va l'améliorer ? Ce sera décidé en fonction de ce que vous avez dit ou écrit.

Diffusion des informations que vous avez pu trouver à l'entrée : le Journal du Débat, ainsi qu'un formulaire pour demander les documents, le dossier du maître d'ouvrage environ 140 pages cela s'intègre à un CD-ROM avec 22 études qui ont été élaborées par le maître d'ouvrage. Des cahiers d'acteurs, c'est une particularité de la démarche du débat public de la CNDP. Les personnes qui veulent faire des contributions écrites peuvent faire des contributions écrites. Nous sommes là pour les recevoir, les mettre à la disposition du public sur Internet ou dans nos bureaux, les trois bureaux, Marseille, Toulon et Nice et certaines contributions qui semblent argumentées, faisant avancer les débats pertinents peuvent être transformées en cahiers d'acteurs. Actuellement, vous en avez neuf qui ont été édités. Des cahiers d'acteurs sont diffusés au même niveau que les dossiers du maître d'ouvrage. C'est le principe d'équivalence, de symétrie dans la diffusion d'informations. Le Journal du Débat, j'ai dit cinq numéros.

Le premier numéro du Journal du Débat a été diffusé à 1 million et demi d'exemplaires, 800 000 en boîtes aux lettres dans les départements concernés par les scénarios, 500 000 en packs régionaux et

250 000 distribués dans les gares, les aéroports et le deuxième numéro que vous avez pu trouver, est en cours de diffusion.

Les moyens de diffusion. Nous accueillons dans nos bureaux bien sûr, par bureau Marseille, Toulon et Nice pour être plus près du public. Un site Internet. Un système de questions-réponses avec une mise à disposition des réponses gérées par le maître d'ouvrage. Un numéro vert avec un numéro gratuit. La diffusion du courrier avec les mails qu'on a envoyés dans toutes les entreprises de la région, par exemple, les administrations. Les tractages avec le public et les opérations avec les scolaires que le maître d'ouvrage mettra en service peut-être en 2020 c'est en train actuellement avec les écoles. Donc, nous avons demandé à ces utilisateurs scolaires de faire des contributions écrites sur le projet.

Les moyens de participation :

- Trois réunions générales de lancement à Paris, Toulon et Nice. J'ai mis à côté le nombre de personnes qui ont participé.
- Trois auditions publiques.
- Huit réunions thématiques qui viennent de se terminer hier soir qui sont plutôt des réunions d'information sur des thèmes particuliers comme l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, les TER, le transport de marchandises, les enjeux environnementaux à Toulon et les enjeux fonciers et d'urbanisme, dont les principales questions et problématiques qui se posent par rapport à ce projet.
- Un atelier pédagogique que nous allons entreprendre sera à rajouter sur le financement du projet.
- 16 réunions de proximité. On va plutôt regarder les enjeux territoriaux liés par rapport à ce projet ensuite, nous ferons un travail général de synthèse.
- Une forte participation. Plus de 3 000 participants pour les 14 premières réunions. 5 555 cartes T renvoyées. Le Var, c'est encore beaucoup plus que dans les autres départements par rapport au dossier. 316 questions posées. 36 projets de cahiers d'acteurs. 25 contributions, 285 connexions sur Internet par jour donc 285 visites sur Internet par jour. C'est beaucoup. 163 articles. On est dans la presse nationale.

Des études complémentaires ont été également réalisées en plus quand même des deux études qui ont été réalisées par le maître d'ouvrage. Pendant le débat, nous avons présenté, nous à la CNDP, parce qu'il nous semblait qu'il n'y avait pas assez d'informations sur tout ce qui était né du contexte environnemental des territoires traversés par la LGV. Elle vient d'être commencée à être présentée, on vient juste de finir et à partir de la semaine prochaine, ces différentes séquences paysagères et également des études qui ont été réalisées avant les acteurs du débat. Notamment par Marseille, pour un passage plus au centre de Marseille ou par Toulon, TPM par un passage plus près de Toulon centre.

Si on regarde maintenant, en faisant une brève synthèse mais il s'est dit beaucoup de choses, vous avez vu qu'il y a 3 000 personnes qui ont participé, sur l'état d'avancement du débat à l'heure actuelle au bout de deux mois.

D'abord sur l'opportunité de la LGV PACA. Il nous semble qu'il y a une difficile perception d'une vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier cette LGV plutôt que la LGV qui justifie après les projets de territoire. Donc là, c'est quelque chose qui a du mal à être débattu fortement qui est le projet de territoire, qui est le projet pour votre région en 2020 peut être. Il y a toujours des fortes inquiétudes bien sûr, sur les impacts environnementaux du projet et surtout le maintien des équilibres fragiles entre l'urbanisation, les activités agricoles économiques et les milieux naturels suivant les départements. Bien sûr, c'est plus ou moins fort mais il y a de fortes inquiétudes. Il y a beaucoup de questions également sur l'emplacement des gares c'est quelque chose d'important. Très souvent, il y a même des experts. On nous dit qu'on devrait réfléchir sur des projets urbains, sur des projets de gares avant de voir comment relier ces différentes gares et avant les tests. On a des critiques sur les gares nouvelles, les projets urbains : quel accès ? Quel temps réel ? Et il y a beaucoup de propositions là-dessus en disant qu'il ne faut pas faire de nouvelles gares comme on l'a souvent dit, des « gares betteraves », plutôt des gares AOC à l'extérieur des centres-villes, il faut essayer plutôt de relayer ces centres-villes et passer par des idées de décrochements par les gares nouvelles par exemple.

Une forte demande également par les gens de la région : une demande de tests. Pourquoi pas ? Mais nous, ce qu'on a besoin d'abord, ce sont des transports quotidiens avec des TER qui fonctionnent bien et même de type RER ou Métrazur en tout cas dans votre département, c'est une force pour la population, des TER, des transports quotidiens qui fonctionnent.

Des inquiétudes également sur les financements, sur la réalisation des déplacements et notamment sur les autres projets en infrastructures, par exemple en l'occurrence, entre le financement des TER et également entre le financement du projet LGV PACA dont je vous rappelle que les prévisions sont tout à fait. RFF financera 15 % du projet et le reste devant être financé entre l'Europe, l'Etat et les collectivités territoriales des régions. Donc, de fortes inquiétudes là-dessus et également quels coûts des contribuables de la région ? C'est un des premiers projets sur lequel il y a une collectivité qui finance aussi largement. Et également un intérêt toujours sur les trains de marchandises, lors des réunions il n'y a pas eu de consensus qui est sorti sur cette question là.

Sur les fonctionnalités, alors dans les fonctionnalités, on a dû séparer les trois départements parce que c'est vrai que pour l'instant, on a un peu un débat qui est Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes, chacun exprimant ses besoins et ses demandes.

Tout d'abord, les Bouches-du-Rhône, c'est, d'après l'expression, un projet d'aménagement urbain dans l'agglomération de la métropole marseillaise. On se retrouve entre Marseille et Aix-en-Provence, il y a une demande de la LGV par Marseille pour que Marseille soit en ligne avec un projet urbain de la ville de Marseille. Mais bien sûr en contrepartie, il y a des inquiétudes dans la vallée de l'Huveaune et également dans la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, on voit qu'il y a eu une émergence et une structuration, une opposition de principe sur la LGV par rapport à deux projets de développement. Nous, on ne veut pas ce développement, pour nous c'est la tuile, les touristes surtout dans le centre Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière qui est un élément très fort dans le département du Var et dans d'autres départements aussi.

Très fortes inquiétudes également sur la pérennité de l'agriculture en particulier le vignoble. Contestation sur l'implantation c'est pour cela que TPM a étudié une gare plus près du centre-ville et les demandes de réouverture de la ligne existante par exemple Carnoules – Gardanne et qui revient régulièrement avec une demande de TER et de liaison pour les trajets quotidiens réguliers.

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous. C'est vrai que le projet répond à un réel besoin du département, de désenclavement du département. Une critique du manque d'ambition du projet qui voudrait que ce projet aille plus vers Nice et vers l'Italie. Et surtout une présence de raccordement le plus près possible de Nice surtout pour laisser la possibilité à cette fameuse troisième voie Antibes-Nice, de la laisser pour le TER et pour Métrazur.

Globalement, où on en est ce que nous, à la commission, on a ressenti de ce débat, de ces questions. Ce n'est pas fini, on est dans la moitié du débat public, on a encore deux mois pour s'exprimer, pour argumenter et pour arriver à un projet de plus en plus partagé en tout cas par les différentes populations et les différents acteurs.

Voilà un petit peu les questions générales. Est-ce que vous avez une ou deux questions sur le projet débat public pas sur l'état d'avancement du débat mais sur le débat en général ?

Un intervenant

Ma question est très simple. Qu'est-ce qui permet tout à chacun de s'exprimer ? Je crois qu'il est important de le rappeler à tous les intervenants.

Philippe MARZOLF

Une autre question là-bas. Je rappelle qu'il existe un site de la commission mais également d'autres réunions qui seront organisées par d'autres acteurs qui montre une dynamique en tout cas de la démocratie.

Un intervenant

Sur la photo numéro deux, la photo représente une ligne TGV ou une ligne normale ?

Philippe MARZOLF

Cela ressemble plutôt à une ligne normale. Ce n'est pas moi le spécialiste. Je vais demander aux spécialistes d'étudier cela. Sur notre table il y a un ordinateur parce que nous calculons le temps, d'ailleurs j'ai dû mettre plus de 20 minutes, 25 minutes, excusez-moi pour les cinq minutes de trop. Nous sommes toujours respectueux du temps de parole pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer.

Présentation du projet par Réseau Ferré de France

Michel CROC, RFF

Je vais très rapidement introduire la présentation en vous rappelant, que Réseau Ferré de France est une entreprise qui est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires. C'est donc Réseau Ferré de France qui entretient le réseau, qui le modernise et qui le débloque. C'est pour cela que ses réseaux, ses maîtres d'ouvrage ont construit la ligne à grande vitesse. C'est un projet qui a été mis au point au stade où nous vous le montrons avec la région, les conseils régionaux et les grandes agglomérations. Mais s'il y a un débat public maintenant, c'est que tout est ouvert. C'est à dire que nous vous présentons tout ce que nous avons étudié mais pour avoir les contributions de tout le monde. C'est cela qui rend le débat intéressant.

Je voudrais souligner deux points. Ce sont les deux handicaps dont souffre le train dans notre région.

- Le premier est relatif à la grande vitesse, c'est-à-dire qu'actuellement, la ligne à grande vitesse s'arrête à Marseille
- Et le deuxième est lié à la capacité de la voie littorale. On n'arrive plus à faire passer sur notre voie littorale tout ce qu'on voudrait faire passer, en particulier en matière de TER alors que la conjonction routière ne fait que s'aggraver. Ces deux aspects vont vous être présentés par l'équipe qui est là, qui réunit la SNCF et la RFF, grande vitesse et grande capacité. Merci.

Bernard GYSSELS, RFF

Je vais poursuivre la présentation de Michel Croc. Aujourd'hui, Nice, sixième agglomération française souffre plus que jamais d'un isolement ferroviaire. Il faut plus de trois heures au train pour sortir des fonctions régionales. À part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de 8 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 2 heures 20 et de Paris à Nice en 6 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 1 heure 30 à 2 heures sur le trajet Nice-Paris et tous les grands 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 Paris à Marseille ou Nice, il faudra en moyenne 3 heures 25, à 60 kilomètre/heure. On voit en rouge, et on voit sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train une alternative performante en voiture à l'intérieur des régions.

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 corails, les TER omnibus semi directs et les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation due à leur nombre et à leurs vitesses différentes. Deux

lignes, l'existante et la nouvelle, permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendues par les voyageurs.

Alain SEGUIN, SNCF

Voici maintenant une synthèse des dessertes que la SNCF propose à partir des scénarios approfondis par RFF et qui vont vous être présentées dans les minutes qui suivent. Deux principes nous ont guidés pour établir ces hypothèses. Améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population. Autre principe, nous proposons une alternative pour les autres modes de transports, avions et routes tout en préservant un atout propre au TGV qui est de desservir les centres-villes. Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV dans l'intention d'allier rapidité et proximité.

Plusieurs types de missions constitueront cette offre. Vous le voyez sur la diapositive projetée. Des TGV reliant PACA à Paris auraient trois missions possibles :

La première, sans arrêt entre Paris et Nice, ligne marron. Deuxième, avec des arrêts dans les gares de la LGV en PACA on aurait ainsi des TGV sans aucun arrêt de Toulon à Paris par exemple. D'autres TGV desservant la côte, on aurait ainsi des TGV Paris, Marseille, Toulon centre et Hyères alliés à la côte, ligne rose des TGV Paris Nice alliés à la côte à partir de Saint-Raphaël, une ligne verte, qui décrocherait donc à Est Var qui emprunterait la ligne actuelle. Les TGV reliant PACA aux autres régions de France et d'Europe, ligne bleu ciel sur la diapositive, emprunteraient uniquement la LGV avec des arrêts dans les gares situées sur les LGV. Des TGV de l'arc méditerranéen Bordeaux Est Italie voire Espagne Italie emprunteraient bien sûr, exclusivement la LGV.

Les gains de temps émis par le projet tels que les présente aujourd'hui RFF sont importants. Ils permettent de gagner environ une heure sur le trajet Paris - Antibes, une heure également sur Paris - Cannes et plus de 1 heure 30 si on fait une gare nouvelle dans le triangle Cannes, Grasse, Antibes. Un trafic supplémentaire attendu de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. Cela nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées ainsi que vous le constatez sur le tableau projeté. Aujourd'hui, Antibes est desservie par 11 aller-retours TGV chaque jour dont 6 TGV pour Paris et 5 pour la province. En projet, nous estimons que le gain de temps allié aux autres infrastructures nouvelles prévues d'ici 2020, peut permettre d'offrir jusqu'à 31 fréquences aller-retours par jour dont 11 fréquences pour Paris et 20 pour la province. Les 20 fréquences de TGV province sont prévues avec des arrêts à Est Var, Toulon et Marseille qui pourront donc servir également aux déplacements intra régionaux.

Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil régional afin d'offrir un beau voyage ferroviaire.

La desserte s'appuie à la fois sur les gares actuelles et sur les gares nouvelles. Nous souhaitons continuer à desservir les gares de Antibes et Cannes mais en fonction d'itinéraires qui seront choisis pour la LGV. Il faut réfléchir à une ou des gares nouvelles sur la LGV permettant d'accéder directement à la grande vitesse. Nous avons analysé l'opportunité d'une gare située dans le triangle Cannes, Grasse, Antibes. Elle permet de développer la (*inaudible*) du TGV et de développer énormément l'offre en évitant les contraintes de capacité de la ville classique. Dans cette hypothèse, la population d'Antibes aurait le choix entre deux gares. La gare actuelle qui serait une

gare TER avec un trafic doublé et une gare TGV avec 5 aller-retours par jour pour Paris. Une gare nouvelle TGV offrant les meilleurs temps de parcours et une offre très développée pour Paris, la province et l'Europe. Nous sommes également plutôt favorables, dans ce département, à une offre TGV en gare de Nice Saint Augustin.

Lise MERMILLOD, RFF

La LGV a deux vocations, la grande vitesse et la grande capacité. Elle a deux vocations le désengorgement du Var et des Alpes-Maritimes, le rapprochement des grandes agglomérations de l'arc méditerranéen et le développement des transports de la vie quotidienne.

Pourquoi ? On a vu que sur la ligne nouvelle, on pourra faire circuler des TGV et pas uniquement, on pourra également faire circuler des trains de services, des trains inter cités qui circuleraient alternativement sur la ligne à grande vitesse et sur la ligne existante ce qui réunirait tous les avantages de la desserte du territoire dans l'épicentre et de la grande vitesse. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations à l'intérieur de la région seraient réduits de plus d'une heure. Le train deviendrait plus performant que la voiture en réduisant le temps de parcours entre Paris et Nice à 3 heures 30. Cette nouvelle offre a été mise en place avec succès dans le Nord-Pas-de-Calais.

La grande capacité, c'est sur la ligne existante, trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV de la ligne existante vers la ligne nouvelle. L'ambition du conseil régional à l'horizon 2020, c'est sur la ligne existante trois fois plus de TER grâce au seul transfert, ce sont des TER toutes les 10 minutes entre Cannes et Nice. Des TER tous les quarts d'heure entre Grasse et Cannes. Ce sont des TER toutes les 20 minutes entre Nice et l'Esterel. C'est un service TER. C'est aussi un TGV sur la ligne existante des trains pour les marchandises locales. La LGV PACA projette des trains à grande capacité pour rendre le train plus attractif tant pour les longs trajets que pour ceux quotidiens et donner à la ligne Marseille Nice son rôle de desserte structurée de ces agglomérations. Le rendre plus attractif, c'est évidemment pour les gens dans les trains, de 2 à 3 000 voyageurs supplémentaires dans les TGV entre le Var et l'Ile-de-France. Près d'une personne sur deux prendrait le train. Environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER, une personne sur 10 prendra les TER pour rejoindre Antibes et Nice. Enfin entre 1 million 5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter cités entre Marseille, Cannes et Antibes. La part du train passerait de 20 à 40 %. C'est aussi un million de voyageurs par an en moins dans les avions et près de 5 000 voitures par jour reportées sur les trains.

Rappelons tout simplement qu'en matière de sécurité on a trois fois moins de chance d'être victime d'accidents mortels en train qu'en avion ou en voiture. Pour les décès, le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de risques que la voiture et 40 fois moins qu'en avion. En termes de pratiques, c'est équivalent à deux autoroutes deux fois trois voies. En termes d'occupation du sol, les deux fois trois voies d'une autoroute occuperont 15 mètres et deux voies de LGV 15 mètres. Le report des déplacements vers le train contribue pour la sécurité, pour la santé publique, à la lutte contre le réchauffement de la planète et à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Bernard GYSSELS

Comment réaliser une LGV PACA ? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios et ils sont classés en trois familles.

- Le scénario 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.
- Le scénario de desserte sur deux axes desservant d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés en fonction d'une part, de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance et Marseille comme vous le voyez sur cette carte et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud Arbois.
- Le scénario de desserte sur trois axes desservant séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. ils varient de la même façon, ils varient de la même manière en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, le haut Var ou le centre Var.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de temps 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 Arbois. Ce sont les scénarios représentés en vert sur cette carte. Ce sont ces trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir.

Jusqu'où construire la LGV PACA ? Le raccordement à la ligne nouvelle à la ligne existante entre Antibes et Nice permet de résoudre les principaux problèmes de capacité du réseau ferroviaire de la cohabitation. Cette solution représentée par la flèche rouge, sur cette carte, est la solution que nous proposons. Elle offre l'essentiel des gains de temps de parcours à destination de l'agglomération (*inaudible*) et elle permet le prolongement ultérieur capital.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Bonsoir. Je vais maintenant vous présenter l'un après l'autre, les six scénarios du prolongement de la ligne LGV dans les Alpes-Maritimes.

Alors le premier de ces scénarios consisterait à construire la ligne LGV jusqu'à l'ouest de Cannes où celle-ci sera raccordée à la ligne existante. Ce projet nécessiterait entre Cannes et Antibes pour des problèmes de capacité du réseau ferroviaire de construire un tunnel à deux voies entre approximativement la gare de Cannes marchandises, un petit peu à l'ouest de Cannes centre et la gare d'Antibes ville. Alors, les temps parcourus et les coûts qui sont représentés sur cette diapositive sont présentés dans l'hypothèse d'un des scénarios approfondis qui est le scénario Nord Arbois. On pourrait faire apparaître des chiffres de temps de parcours et de coût par rapport aux autres scénarios mais là, je crois qu'il est important de comparer les scénarios à l'intérieur des Alpes-Maritimes, on a pris une référence qui est identique pour ce qui se passe à l'ouest de la région. Donc, dans le cas d'un scénario Nord Arbois, la LGV est construite jusqu'à l'ouest de Cannes. Le meilleur temps sans arrêt qui serait possible d'assurer entre Nice et Paris, Nice c'est-à-dire Nice centre ou la gare de Thiers serait de 3 h 50. Une gare nouvelle serait nécessaire pour desservir l'ouest des Alpes-Maritimes dont les TGV continueraient leur parcours à travers le

nouveau tunnel entre les deux gares et puis certains TGV continueraient également à emprunter la ligne existante le long du littoral et desserviraient les gares centres existantes. Le coût de ce projet qui nécessiterait un tunnel entre Cannes et Antibes est évalué en gros à 5,4 milliards d'euros.

Une deuxième solution consiste à construire la ligne à grande vitesse jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice centre. Cette solution permettrait de gagner 10 minutes à destination de Nice par rapport à la solution précédente, un Nice Paris en 3 heures 40. Cette solution nécessite également la construction d'une gare nouvelle à l'ouest du département pour desservir le triangle Grasse, Cannes, Antibes et cette gare nouvelle, on imagine de la construire en connexion avec le réseau ferré existant au croisement de la ligne Cannes Grasse. Cette solution résout le problème de la capacité de la section à deux voies entre Cannes et Antibes en reportant la majorité des TGV sur la ligne nouvelle. Et donc, au final, l'investissement est comparable à celui de la solution précédente, 5 milliards 350 millions d'euros. Cette solution qui offre et la résolution de capacité et l'essentiel du gain de temps de parcours, est celle qui a été proposée.

On pourrait néanmoins prolonger cette ligne nouvelle jusqu'à Nice centre. On gagnerait cinq minutes de temps de parcours à destination de la gare de Thiers donc, meilleur temps de parcours de 3 heures 35. On est toujours en scénario de gare nouvelle c'est-à-dire pour desservir l'ouest du département et ce scénario ne permettrait pas de desservir la gare de Saint Augustin qui dans le projet se trouverait à proximité immédiate de l'aéroport sur la ligne existante. Ce prolongement de la ligne nouvelle a un coût puisque ce projet est évalué à près de six milliards d'euros.

On pourrait prolonger la ligne au-delà de Nice et la raccorder quelque part entre Nice et Monaco à la ligne littorale. Cela nécessiterait en plus de la gare nouvelle dans l'ouest du département de créer une gare nouvelle pour desservir l'agglomération niçoise. Cette gare, on imagine, qu'elle se situerait quelque part dans la vallée du Var. Le temps à cette destination de gare nouvelle serait identique aux scénarios précédents donc, Nice gare nouvelle Paris en trois heures 35. Cette solution permettrait d'améliorer de 10 minutes environ le temps de parcours des trains qui seraient à destination de l'Italie. Ce prolongement a encore un coût, cette solution est arrivée à 6 milliards et demi d'euros.

On peut également prolonger la ligne jusqu'en Italie, jusqu'à la frontière et se raccorder sur la ligne existante quelque part entre Menton et Vintimille, toujours des gares nouvelles dans les Alpes Maritimes et Nice avec un temps de parcours qui ne serait pas changé et encore un gain de 10 minutes supplémentaires pour des relations de Marseille, par exemple, à destination de l'Italie. Un coût de 7 milliards et demi d'euros. Et une question, comment desservir Monaco et Menton ? Il semble difficilement envisageable de créer une gare nouvelle dans ce secteur compte tenu de la topographie. En plus de la difficulté à construire cette gare nouvelle, la difficulté résiderait dans l'accessibilité de cette gare pour l'agglomération du bas de la corniche.

Enfin, une dernière possibilité de prolonger la ligne nouvelle vers l'Italie qu'on construirait après avoir dans un premier temps, construit la ligne nouvelle jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice, à construire un tronçon de ligne nouvelle d'environ 25 kilomètre entre Nice le centre et la frontière italienne. On pourrait dans ce cas là, desservir la gare de Nice centre et Saint Augustin. Le projet est un peu moins cher que dans la solution précédente mais, un coût évalué à 7 milliards d'euros. Et ce projet pose également la question de la desserte de Monaco et Menton comme précédemment.

Donc, voilà les six solutions qui ont été étudiées.

Philippe MARZOLF

Merci. Voilà déjà 15 questions qui sont déjà arrivées, n'hésitez pas on aura le temps après. Pour l'instant, on va peut-être écouter notre député-maire Jean Leonetti pour la position de la mairie.

Intervention des interpellateurs

Intervention de Jean LEONETTI, Député Maire d'Antibes

Merci. Merci d'abord de faire un débat entier, ce qui n'était pas initialement prévu et d'avoir considéré quand même que ce département méritait un débat public, et donc d'avoir répondu à notre attente. Merci aussi de ce débat constructif qui doit répondre à un certain nombre de questions.

Le TGV, c'est pour aller où ? Si on répond que c'est pour desservir les Alpes-Maritimes, pardon mais ce n'est pas la peine de s'empoisonner la vie plus longtemps. Moi j'ai plutôt une vision qui est de Barcelone à Turin et donc je pense, qu'effectivement, de Barcelone à Gênes, le TGV, c'est pour desservir un arc méditerranéen.

La deuxième question, c'est le temps. C'est assez curieux de voir combien on se bat pour les cinq minutes alors que vous avez vu, combien il est facile de perdre cinq minutes dans un débat. Et donc, plutôt que de réfléchir à gagner la minute supplémentaire, peut-être qu'il serait plus intéressant de voir comment on dessert nos concitoyens et comment on protège notre environnement.

La troisième question, c'est, on passe par où ? Effectivement comme tous débats de ce type, on veut bien être desservi mais ne pas être traversé et donc, dans tous les scénarios que vous avez envisagés, Antibes est traversé, plus exactement la partie antiboise, mais elle n'est jamais desservie et pour être clair. On peut se poser la question, Antibes devrait-elle être desservie par le TGV ? Si on était sur une desserte (*inaudible*) bien entendu, on arrive à ce moment-là, dans une partie haute mais si on devait desservir la zone antiboise, on arrive sur une partie basse tout le long.

Pour être clair, Antibes ne revendique pas le fait d'être gare TGV, l'important c'est que ses concitoyens puissent accéder facilement d'une gare sur l'autre, donc, si elle est à Cannes, elle est à Cannes et on n'en fera pas un problème majeur.

De quelle façon ? Là, les choses sont plus intéressantes. L'histoire des Alpes-Maritimes est une histoire barrée par une voie de chemin de fer. Et jusqu'à présent, nous avons toujours considéré qu'il était prohibitif d'enterrer ou d'enfouir les voies existantes sans (*inaudible*). J'ai cru comprendre que le TGV, dans cette desserte avait une certaine rentabilité, je ne suis pas loin de penser que la valorisation des terrains qui se trouveraient sur l'espace, aurait aussi une certaine valeur et donc la priorité pour ne pas dire l'exigence, c'est l'enfouissement des voies mais l'enfouissement des voies existantes. Il apparaîtrait particulièrement inacceptable pour le territoire de la communauté de l'agglomération de Sophia de se trouver traversé sans être desservi, traversé dans une partie nord alors que nous nous sommes battus nous-mêmes contre l'A58, pour être traversé par un TGV en surface.

Et donc, comme de toute façon tous les experts disent qu'il faudra passer en tunnel à 70 % ou 80 % dans la zone au-dessus de la ville d'Antibes, il paraît logique d'envisager que l'ensemble bénéficie d'un enfouissement et que bien entendu, cela doit être étudié de la même façon qu'il a été envisagé d'étudier la traversée Marseille. Je crois que les Alpes-Maritimes méritent le même traitement que l'agglomération marseillaise.

Le dernier point, c'est le prix. Vous avez vu que plus on traverse de manière transversale et plus on se trouve dans une situation où on fait de la gare betterave et moins on dessert les centres-villes. Et nous, nous avons besoin effectivement, de desservir le centre-ville et donc, c'est la voie littorale que nous envisageons qui ne doit pas « tangenter » à Saint Isidore directement. Mais nous pensons qu'en faisant le sacrifice financier pour une centaine d'années, parce que cela ne bougera plus pendant 100 ans, et en même temps en faisant le sacrifice de se dire qu'on va peut-être perdre cinq minutes dans les trajets, il paraît intéressant d'aborder et de « tunneller » jusqu'à Nice pour ensuite tout desservir la partie Italie.

Voilà donc, les études que nous demandons et il est évident qu'il y a toutes les possibilités que vous avez envisagées sauf celle que nous proposons et nous aimerions bien qu'elle soit étudiée parce que c'est la seule qui nous paraît intéressante à long terme. Et quand on envisage des prix de ce type-là, il est logique que l'on construise des aménagements du territoire sur le long terme et qui tiennent compte de l'organisation urbaine de l'ensemble du territoire de la Côte d'Azur. Il est inutile de dire que ce n'est pas un territoire banal.

J'ai fait six minutes, vous voyez que l'on peut gagner même une minute sur un temps de parole donc sur un temps de 3 h 50, ce n'est peut-être pas très grave par rapport à 3 heures 40 mais on préserve l'environnement de nos villes et de la Côte d'Azur. Merci.

Bernard GYSSELS

Première réaction effectivement mais cette demande d'enfouissement notamment lors de l'étude de la troisième voie, avait été regardée. RFF avait présenté les résultats et la conclusion de ces études était effectivement que par rapport au projet de troisième voie, ce que coûte cette opération est beaucoup trop important et c'est pour cela que le projet de la troisième voie a donc été proposé au public et présenté par rapport à d'autres options. Voilà, la première réaction que nous pouvons avoir.

Pour l'enfouissement total, je rappelle que dans le projet que nous étudions, une très grande partie dans les Alpes-Maritimes est en souterrain et donc, répond à votre souci mais le projet, bien sûr, conserve la voie actuelle pour, ce que l'on disait tout à l'heure, développer le TER au maximum.

Jean LEONETTI

Vous avez répondu, excusez-moi Monsieur, mais complètement à côté

La première raison, c'est que j'ai été un de ceux, et j'ai été un des seuls d'ailleurs, quand mon ami Richard Cabot défendait l'enfouissement de la troisième voie, et compte tenu du prix et de l'enjeu, je n'ai pas poussé dans cette orientation. Aujourd'hui, on est dans un aménagement du territoire qui est d'une tout autre proportion, sur une échéance tout à fait différente donc par conséquent, effectivement j'ai pu dire de manière un peu brutale, que j'avais changé d'avis mais j'ai changé d'avis parce que l'ambiance a changé tout de même.

Deuxième problème, vous avez dit que la plupart serait enfouie. Si la plupart est enfouie, on imagine le prix total de l'enfouissement dès l'instant que l'on sait qu'à partir du moment où on fait un trou, peut-être que le coût de deux trous serait actuellement le double du coût d'un trou.

Philippe MARZOLF

Actuellement, nous avons reçu 18 questions donc on va commencer à prendre avant les autres interlocuteurs, trois questions dans la salle.

Monsieur CALLINI-ELAN, Juan-les-Pins

Il était indiqué que la ligne actuelle serait réservée pour le fret des marchandises locales. Est-ce à dire que sur l'arc méditerranéen, il ne passera plus d'international. Il ne faut pas oublier que si l'A8 est saturée c'est en grande partie dû aux mouvements des camions qui vont de l'Espagne jusqu'en Italie.

Michel CROC

Tout d'abord, une première chose, sur le fret international, qui va d'Espagne à l'Italie, déjà la moitié de ce fret passe par la mer. Une des ambitions légitimes semble-t-il, c'est de faire passer plus de fret par la mer. Ensuite, pour bien comprendre ce qui est en question, le registre international que l'on va voir sur la diapositive suivante, c'est comment cette question-là est due à l'échelle européenne ? Là, vous voyez que c'est une carte intitulée en italien parce qu'elle a déjà été présentée à une réunion par des Italiens et vous voyez que pour eux, ils ont un axe violet et un axe gris qui montent du Nord au sud de l'Italie et puis l'axe vert qui traverse de l'Espagne à l'Italie passe par Lyon-Turin. Il ne passe pas par la Côte. Donc on a demandé aux Italiens ce qu'ils comptaient faire sur la ligne littorale et ils nous ont expliqué qu'ils sont en train, vous le savez peut-être, de développer, de mettre leurs lignes en souterrain, pour faire passer les trains de voyageurs et les trains de fret pourront passer dessus mais ils n'ont pas du tout l'intention de développer le fret sur la Côte. Pour eux, du fret qui circule sur la Côte, c'est facile à comprendre et comme la Côte est circulaire, autant qu'ils prennent le bateau qui allait tout droit.

Alors on a aussi regardé ce que cela donnerait si on essayait de limiter le trafic des camions sur l'autoroute. On a été un peu modeste, on a simplement regardé le résultat que l'on obtiendrait si on essayait de plafonner des frets de poids lourds. C'est-à-dire de faire qu'il n'y ait pas de poids lourds en plus. Eh bien, déjà, on s'aperçoit qu'en regardant les origines et les destinations de ces poids lourds il y en aurait au moins les deux tiers qui seraient intéressés par passer par la mer. On pense que l'on peut par la combinaison de ces projets en trouver un autre et faire que sur la ligne littorale il n'y ait plus que un ou deux trains de fret par heure qui soient destinés au fret dont ont besoin les villes de la région et les habitants que vous êtes.

Monsieur le maire, si vous me permettez, le fait de creuser deux tunnels dans la montagne, côte à côte, cela doit coûter au moins deux fois plus cher que en faire un et puis il y a une autre question que je voudrais vous poser, je comprends pourquoi vous souhaiteriez que la ligne littorale n'existe plus, donc que toutes les voies ferrées soient en souterrain parce que à ce moment là comment serait desservie la gare d'Antibes par les TER ?

Jean LEONETTI

Normalement, c'est moi qui devrais vous poser cette question mais puisque vous me la posez, je vais vous dire simplement que dans tous les travaux d'ingénierie, jamais le fait de faire deux fois

deux tubes au même endroit coûte deux fois le prix, donc une fois deux. Si vous avez des prix qui sont doubles chaque fois, c'est que vous avez de mauvais financiers ou de mauvais arguments.

Le deuxième problème, c'est effectivement comment la gare d'Antibes doit être desservie par une desserte qui elle est indépendante de la ligne du TGV, indépendante dans sa continuité et qui desserve rapidement l'ensemble. Vous allez à Monaco, vous voyez comment la gare est enterrée, vous allez en Italie et regardez comment les voies sont enterrées.

Je vous demande très sincèrement de ne pas rejeter cette hypothèse, de l'étudier parce qu'elle est financièrement idéale à long terme et compte tenu du fait qu'on a pas l'intention de mettre une autoroute à la place de la voie ferrée actuelle. La valorisation des terrains actuels est un élément financier qui pourrait ré-urbaniser l'ensemble des villes de Cannes et Antibes et en même temps atténuer fortement le coût dans la participation des collectivités. Etudions cela, étudiez-le et puis ensuite on reviendra et on dira combien cela coûte pour les contribuables, pour les villes mais c'est la seule façon, l'enfouissement est une des façons de la valorisation de l'espace littoral donc, à moins que l'on soit contre toute urbanisation de ces espaces – je ne pense pas -, il faut des espaces mixtes des espaces dans lesquels (*bruit inaudible*). On doit pouvoir aussi exploiter la possibilité de la constructibilité dans notre territoire alors que l'on est en cœur de ville, qu'on est loin de l'espace littoral avec un code qui est aujourd'hui... A l'heure actuelle, c'est une manne financière qui est non négligeable pour pouvoir essayer de compenser le surcoût que vous avez vu d'ailleurs, qui varie entre 6 et 7 milliards suivant les dessertes. Il y a peut-être à le varier de 1 milliard supplémentaire. Je suis sûr que les villes de Cannes et d'Antibes accepteraient une contribution importante dans l'équilibre financier que je viens de vous dire.

Un représentant de l'association de défense de Juan les Pins et de ses Pinèdes

Vous avez parlé du temps économisé tout à l'heure. J'aimerais savoir la différence du coût entre Aix-en-Provence et Nice pour une période à cette destination qui desservirait les gares de Toulon, Cannes, Antibes et Nice et un passage qu'on a créé, que vous avez envisagé, quel serait le coût dans les deux formules déjà ?

Deuxièmement, si cette LGV était maintenue et réalisée, la 3^{ème} voie serait-elle maintenue telle qu'elle a été envisagée il y a quelque temps, avec l'enfouissement demandé ?

Alain TRUPHEMUS

Vous voyez sur cette diapositive que les trois scénarios à deux axes ont fait l'objet d'une étude approfondie. Vous voyez donc que les scénarios les plus au nord sont les scénarios de débranchement de la LGV Méditerranée au nord ou au sud de la gare d'Aix-Arbois.

Dans ces scénarios-là, on longe ensuite autant que faire se peut, l'autoroute A8, puis on redescend en direction de l'agglomération toulonnaise, celle-ci par une gare nouvelle au nord de l'agglomération. Bien entendu, on prolonge en direction des Alpes-Maritimes. La seule différence entre ces deux scénarios consiste en la position du débranchement sur la LGV Méditerranée.

Et puis une troisième solution, le passage par Marseille en améliorant les infrastructures existantes à la traversée de l'agglomération, en franchissant ensuite le relief au sud du massif de la Sainte-

Baume pour retrouver le bassin méditerranéen et l'emplacement de gares nouvelles au nord de Toulon.

Alors, les estimations de ces scénarios sont les suivantes :

- Le passage au sud de la gare de l'Arbois est le scénario qui est un peu moins cher que les autres, il est évalué à 5,15 milliards d'euros avec un projet qui se prolonge par ailleurs jusqu'à la troisième voie au sud de Nice.
- Le scénario de débranchement au nord de la gare de l'Arbois est estimé à 5,35 milliards d'euros.
- Le scénario de passage par Marseille est estimé à 5,55 milliards d'euros.

Le représentant de l'association de défense de Juan les Pins et de ses Pinèdes

Ce n'était pas la question par rapport aux différents coûts dans les Alpes-Maritimes comment cela se calcule. C'était cela ma question.

Alain TRUPHEMUS

Alors le scénario Nord Arbois coûte 200 millions de plus que le scénario Sud Arbois et le scénario par Marseille coûte 200 millions d'euros de plus.

Le représentant de l'association de défense de Juan les Pins et de ses Pinèdes

Je pense que c'est cela la réponse. Le scénario Sud Arbois est le scénario de base, Nord Arbois coûte 200 millions de plus et Marseille coûte 200 millions de plus que le Nord Arbois.

Alain TRUPHEMUS

Par rapport au Nord Arbois, qui est le scénario intermédiaire.

Jean-Jacques APRESE, RFF

Bonsoir. La capacité est tributaire de plusieurs éléments. Tout d'abord, c'est l'homogénéité des circulations ensuite, ce sont les performances du bloc de signalisation. Ensuite, c'est l'écart de temps de parcours entre les trains lents et les trains rapides. On le voit sur ce schéma, vous avez un train rapide au milieu d'une circulation lente. Cela prend la place de deux sillons minimum. A titre d'exemple, entre Cannes et Nice, l'écart entre un train rapide et un train lent est de 14 minutes. Cela prend pratiquement trois sillons.

Voilà le schéma de la première phase de la troisième voie, entre Antibes et Cannes. Cela correspond au contrat de réseau de la région, réseau de 2009 - 2010. Vous avez la voie littorale qui est la voie inférieure entre Nice et Cannes, dans le sens Nice - Cannes sur laquelle circulent huit trains. Ensuite sur la troisième voie, entre Cannes et Antibes, trois trains. Sur la voie supérieure,

vous avez huit trains entre Cannes et Nice. Sur la partie de la troisième voie, sur la voie littorale, il n'y a plus que cinq trains. Sur la voie médiane, vous avez trois trains dans chaque sens. Et c'est une voie banalisée ce qui permet de circuler pratiquement d'un sens puis de l'autre.

Sur les voies latérales, il y a des TER Omnibus qui sont cadencés. Ici, on passe à la phase 2, ce n'est pas tout à fait vrai puisque l'on a rajouté deux autres TER qui sont des TER semi-directs. Et là, vous avez la troisième voie totale entre Antibes et Nice. C'est la seconde phase du contrat CPER. Sur la voie médiane, vous avez trois trains dans chaque sens qui sont les trains les plus rapides, c'est-à-dire les deux TGV et le train intercity. Le train de fret, je peux le dire, passe sur les voies latérales en même temps que les trains omnibus. En termes de capacité, cela ne pose pas de problème.

Ensuite, on est dans une phase LGV, première phase de raccordement à Nice Ville. Donc on voit la ligne rejoindre la LGV qui se raccorde à Nice Ville, vous avez quatre trains dans chaque sens, deux TGV et deux trains intercity. Alors ce sont des chiffres à l'heure de pointe dimensionnante qui correspondent à l'heure de pointe TER, l'heure de pointe TGV et y compris un train de fret par heure, un train qui n'existe pas sur 24 heures. Sur les voies latérales, vous avez cinq trains, vous retrouvez toujours les quatre omnibus cadencés au quart d'heure, les deux trains semi-directs et le train de fret. Sur la voie médiane, il n'y a plus que deux trains du fait que la ligne à grande vitesse arrive à Nice. Et cette troisième voie est indispensable vu le différentiel du temps de parcours entre Cannes et Nice. Je vous l'ai dit précédemment, il y a 14 minutes d'écart entre un train omnibus et un TGV actuellement. Donc on voit très bien que ces trains ne pourraient pas circuler en même temps que les trains TER et omnibus, sauf à rajouter des valeurs de 8 à 10 minutes sur les temps de parcours.

Ensuite, nous avons un raccordement de la LGV à Nice Saint Augustin. Donc vous retrouvez les mêmes quantités de trains : toujours les quatre trains de la LGV, les deux TGV et les deux trains intercity. Sur les voies latérales, vous avez les sept trains, les quatre omnibus cadencés, les deux semi-directs et le train de fret. Et sur les voies médianes, entre Nice Saint Augustin et Nice Ville, on peut voir qu'il y a six trains. Sachant qu'il y a 4 minutes 30 entre Saint Augustin et Nice, donc un temps de parcours très faible. Cela ne pose pas de réels problèmes. Mais la troisième voie est indispensable.

Un intervenant

La troisième voie, même si on fait une ligne à grande vitesse directement à Saint Augustin ?

Jean-Jacques APRESE

Le TGV et le train intercity qui desservent les gares de Saint-Raphaël et de Cannes peuvent bien circuler sur les voies littorales, ils ne viennent pas de la ligne à grande vitesse. C'est la raison pour laquelle on attend une troisième voie. Les problèmes de capacité sont des problèmes qui ne sont pas évidents à expliquer, d'une part, c'est assez complexe.

Un intervenant

On ne va pas rentrer dans la démonstration de la troisième voie.

Un intervenant

Vous ne m'avez pas convaincu de l'utilisation d'une troisième voie aujourd'hui. Mais pas du tout, au contraire ! C'est tout le contraire !

Jean-Jacques APRESE

Je pense que cela peut faire l'objet d'un atelier particulier dans lequel on pourra discuter.

Philippe MARZOLF

Attendez Madame. Demandez la parole s'il vous plaît. Il vous faut un micro pour parler.

Madame VERBEKKE

Moi je suis pour le train, je suis pour la LGV, je suis pour le TER. C'est clair. On avait le Métrazur, on nous l'a supprimé on ne sait pas pourquoi. Il y avait des trains supplémentaires, il y avait les TGV et le Métrazur. Moi je suis pour les parkings dissuasifs, on n'en parle jamais. Et je vous signale à toute fin utile que pour aller à la gare de Saint Augustin, il va falloir construire des digues pour désengorger cet endroit-là, ce n'est pas prévu au budget. Qui va payer ? Qui va payer les expropriations pour les parkings dissuasifs ? Y aura-t-il enfin un ticket unique ? Sur l'intervention de ce Monsieur, il y a quelque chose qui n'est pas clair. Il nous dit que l'on a besoin de TGV pour rejoindre le centre ville de Nice, d'Antibes ou d'ailleurs, mais qu'est-ce que l'on fait quand on va à Avignon ? On arrive à la gare qui est superbe, LGV Avignon, on ne passe plus à la gare d'Avignon, on prend le bus et on se rend au centre ville. Qu'est-ce que l'on nous raconte ? On essaie par tous les moyens de nous justifier cette troisième voie, alors qu'elle a très bien servi jusqu'à maintenant et qu'elle est condamnée physiquement par l'érosion maritime. RFF n'a pas prévu comment on va financer la protection de cette troisième voie. Ce sont les contribuables qui vont payer. Il faut bien savoir combien cela va nous coûter parce que rien n'est prévu.

Alain SEGUIN

Je voudrais évoquer le sujet qu'évoquait Madame Verbekke à propos des dessertes à l'intérieur de la ville ou à l'extérieur de la ville. Effectivement, le terme de gare AOC nous gêne un petit peu sur ce projet parce qu'il y a quand même une petite différence par rapport à certaines autres gares comme celle que citait Monsieur le Maire tout à l'heure, je pense qu'il fait allusion à la gare d'Amiens, si l'on regarde quelle est la population située à quelques dizaines de minutes autour des différentes gares envisagées, actuelles ou projetées.

Pour les gares de Cannes et Antibes, si on considère l'ensemble d'un périmètre qui situe les voyageurs à environ trois-quarts d'heure de l'une de ces deux gares, on aboutit à une population de l'ordre de 520 000 habitants avec 180 000 emplois. Si l'on réduit à 20 minutes ce temps d'approche, on est à 310 000 habitants et 120 000 emplois.

Dans le cas de la gare ouest Alpes-Maritimes en situation de projet, le premier chiffre est de 505 000 habitants et 180 000 emplois. C'est-à-dire que l'on est dans l'épaisseur du trait sur l'incertitude du calcul. Et pour moins de 20 minutes à 205 000 habitants et 80 000 emplois. Ce qui

est un petit peu moins que pour les gares de centre ville. C'est clair. La position de la SNCF s'explique par ce fait. Et nous avons prévu une desserte que j'ai présentée tout à l'heure qui dessert beaucoup, du fait de la capacité apportée et de la vitesse apportée, les gares qui sont situées en périphérie d'agglomération. Et nous maintenons une desserte des centres villes pour ne pas oublier les populations qui sont proches, actuellement, des gares de centre ville. Par exemple pour Cannes et Antibes, il reste cinq ou sept fréquences quotidiennes par jour en centre ville.

Philippe MARZOLF

Question de l'érosion, la voie littorale avec une troisième voie. Qui va payer ?

Bernard GYSSELS

Le projet qui a été présenté à de nombreuses reprises dans chaque commune concernée, d'ailleurs, tient compte de tous les phénomènes, et notamment des problèmes hydrauliques. Donc effectivement, vous avez dans ce projet la voie routière d'une part et le côté mer. Si vous voulez, dans le prix du projet, l'aménagement de la voie ferrée tient compte de ces réalisations propres à la mise en place de la troisième voie. Est-ce que la réponse vous satisfait, Madame ?

Madame VERBEKKE

Quelle est la protection maritime, Monsieur ?

Bernard GYSSELS

Quelle est la protection maritime prévue contre l'érosion ? Je pense que les protections maritimes seront déjà pour la voie routière.

Madame VERBEKKE

Elle a été réduite dans sa dimension. Les caténaires doivent être rincés parce qu'effectivement il y a eu un gros coup de vent au printemps comme en hiver pour que les trains et régulièrement les TGV ont toujours du retard. Il faut des protections, effectivement, pour que la mer ne monte plus. Allez voir les voies ferrées, nous avons des photos.

Bernard GYSSELS

Les photos, on les a déjà vues.

Philippe MARZOLF

On va revenir sur les questions. Je vous propose que l'on écoute Monsieur Jean Houlgatte, le président du conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis. Et après, on reprendra bien sûr les questions. Une intervention de 7 minutes.

Intervention de Jean HOULGATTE, président du conseil de développement de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis

J'interviendrai ce soir au nom de deux organismes : le conseil de développement de Balthazar, et d'autre part le regroupement qui regroupe bon nombre d'associations sur Antibes. Alors dans mon intervention, un préambule, six préconisations.

Le préambule. Je vois au sein de la salle que la justification de la LGV n'est pas partagée par tout le monde. Il y a un certain nombre de gens qui disent : la LGV, cela sert à quoi ? Je pense que l'explication qui est donnée par le débat public n'est peut-être pas suffisante, et il me semble qu'il faudrait rappeler, premièrement, que nous sommes dans l'Europe, l'Europe bouge. Cela plaît ou cela ne plaît pas, mais il n'empêche qu'elle bouge et que si on s'en extrait, je pense que cela pèsera très lourdement sur l'avenir des générations. La deuxième réponse est que les sociétés humaines, depuis quelques siècles, ont exprimé un besoin de mobilité et de rapidité qui n'a jamais été démenti. Alors que jusqu'à maintenant, la mobilité et la rapidité, on a l'avion mais l'avion est saturé. Qu'est-ce qui reste ? Le TGV. Alors si on a le TGV on s'en sort, c'est-à-dire que l'on répond à un besoin majoritaire de la société. Si on n'a pas le TGV, on revient aux calèches, à la diligence mais malheureusement on n'est pas inscrit dans le siècle actuel. Troisième réflexion, on est dans le 21^{ème} siècle, on a l'air de l'oublier. Le 20^{ème} siècle était le siècle de la voiture, le 21^{ème} siècle ne pourra plus être le siècle de la voiture pour des raisons de pollution, de saturation de l'espace, sans parler de la disparition du pétrole. Il faudra bien que l'on change de situation, que l'on change de comportement. Il faut bien que l'on pense un tout petit peu aux générations qui vont venir. On n'est pas seul, je parle pour les anciens, j'ai le droit de le dire. On n'est pas tout seul sur la terre. Ce qui veut dire que la LGV a un impact sur l'aménagement du territoire. C'est-à-dire que c'est une installation structurante. Et on oublie un peu trop souvent que nous sommes est en train de construire l'avenir. Ce qui veut dire que pour nous que la LGV est une chance extraordinaire, c'est une chance historique. On est capable d'en profiter ou bien on va reperdre un certain nombre de décennies, si ce n'est de siècles.

Alors six préconisations. La LGV doit s'inscrire dans le système européen, c'est l'arc méditerranéen. Cela a été dit, je n'y reviens pas. La LGV doit pouvoir écouler, si nécessaire, les trafics frets et voyageurs. RFF dit : difficile, trop cher, trop compliqué. Les Italiens et les Espagnols disent : nous, on arrive à faire. Nous disons simplement qu'une expertise extérieure tranche et dit : c'est possible c'est pas possible. Pourquoi nous on souhaite la mixité pour libérer les lignes historiques du trafic fret ? Parce que nous avons un besoin vital d'un RER, pas seulement d'un TER, un RER à cadencement rapide parce que si nous n'avons pas ce TER, nous continuerons à avoir la saturation des routes par les voitures et que cela n'est plus possible. Il faut que nous changions d'attitude. Et changer d'attitude, c'est avoir le courage de le dire et de le faire. En ce qui concerne la LGV, vous dites que l'on pourrait la raccorder au niveau de Cagnes-sur-mer. Pour les mêmes raisons que tout à l'heure, il faut libérer les voies historiques du fret. Et pour cela, il faut avoir une ligne spécifique pour la LGV pour installer ce RER indispensable.

Nous pensons aujourd'hui que la LGV doit s'arrêter dans les lignes historiques. Pourquoi ? Pour une raison très simple. Si cela s'arrête ailleurs, on a parlé de la gare de départ, moi je dirais une gare hors cité actuelle. Faire une gare extérieure à une ville actuelle, c'est créer, à 50 ans, à 20 ans ou à 10 ans, une nouvelle ville. Et créer une nouvelle ville, c'est modifier de façon durable et permanente les équilibres, tout ce qui est logique, touristique, environnemental. Et cela, nous considérons que c'est tellement grave que nous n'avons pas le droit de prendre une décision à la légère. J'ajouterai en plus que si la gare est loin des lieux où les gens habitent, bien entendu cela

augmentera le temps de transport. Et ce qui compte pour nous, c'est un transport de domicile à domicile, et si la majorité des gens vivent dans les agglomérations, il faut bien raisonner pour la majorité et pas pour la minorité.

Nous pensons également qu'en ce qui concerne le choix des villes, Nice est incontournable. Le choix se situe entre Antibes et Cannes. Les associations antiboises disent « nous, c'est Antibes, on demande Antibes ». Ok, d'accord. Mais je suppose que les gens de Cannes vont dire exactement la même chose dans l'autre sens. Il faut être réaliste. Ce qui nous paraît soluble c'est que, vous l'avez dit tout à l'heure, un train sur deux ou sur trois s'arrête à Antibes, l'autre s'arrête à Cannes. C'est-à-dire que le temps de parcours global ne soit pas augmenté, que l'on s'arrête dans l'une ou dans l'autre, de manière à donner une réponse éclairée et non pas une réponse structurée. Mais dans tous les cas de figure, nous considérons nous aussi que la LGV, si elle passe dans les lignes historiques ou tout au moins proche des lignes historiques, cela justifie que les lignes soient enfouies parce que cela permettrait de résoudre quelque chose qui aujourd'hui est insoluble, c'est la traversée des villes. Nous avons des villes qui sont coupées en deux. Pendant des siècles, des villes qui étaient sur des rivières ont été capables de faire des ponts, les hommes ont été capables de traverser les rivières pour rejoindre les deux morceaux d'une ville. Nous, en 50 ans, on n'a pas été foutu de le faire. Il serait peut-être temps que l'on se réveille et que l'on y arrive.

En ce qui concerne le tracé en un axe, évidemment ce que je viens de dire avant, cela conduit au temps de transport. Les temps de transport, c'est évidemment important, mais cela ne peut pas occulter les problèmes d'aménagement du territoire. Nous n'avons pas le droit de détruire notre pays pour se faire plaisir parce que nos besoins de proximité, même importants, ne peuvent pas obérer l'avenir des générations à venir. Alors pensons un tout petit peu aux autres et essayons de trouver les bonnes réponses pour notre pays, et vite !

Philippe MARZOLF

Juste une question. La demande d'expertise complémentaire que vous demandez, c'est sur toute la ligne Marseille Nice ou ce sont des parties ?

Jean HOULGATTE

Ce sont des parties. Là où c'est le plus gênant, je reviens au raisonnement, nous avons besoin de lignes historiques pour faire un RER. Si sur ce RER on veut mettre le fret ailleurs, on pourra répondre aux besoins de RER. Si on nous répond que cela peut se faire à un endroit et pas à un autre, la réponse, pour nous, sera considérée comme satisfaisante. Je ne sais pas, nous n'avons pas fait l'analyse des lignes parce que nous ne sommes pas suffisamment technicien pour le dire, c'est partout, c'est à un endroit, etc. En tous les cas, il faut l'étudier, il faut absolument le voir. Enfin, dernier élément, nous n'avons pas voulu aborder le problème des coûts. Mais le problème des coûts, on le disait tout à l'heure avec Leonetti, cela s'étale sur 100 ans, c'est un dispositif structurant. C'est une chance historique pour nous. Or, un dispositif structurant, il ne faut pas le compter en dépenses instantanées mais en dépenses évaluées, mais si on monte des partenariats publics ou privés, on doit pouvoir trouver ces financements dont on a besoin. Parlons d'abord des objectifs, et ensuite on parlera du détail. Ne commençons pas par du détail pour voir si par hasard cela rejoint les objectifs.

Philippe MARZOLF

RFF, par rapport à cette question ?

Bernard GYSSELS

En réalisant la LGV PACA, on fait une voie nouvelle sur laquelle on va faire circuler bien sûr des TGV et aussi des trains à petite et très grande vitesse. Et ainsi, sur la voie classique, on va pouvoir développer les TER conformément au programme souhaité par le Conseil Régional. Et en plus de ce programme, on peut faire passer un certain nombre de trains de fret, ceci n'étant pas incompatible avec le développement des TER. Voilà notre réponse aujourd'hui.

Jean HOULGATTE

Ecoutez, mettez votre fret là où vous voulez, n'importe comment il faudra bien dégager les routes des camions, parce que l'on est hyper saturé. Une fois que vous avez mis votre fret où vous voulez, faites-nous un RER, c'est ce qui nous intéresse.

Philippe MARZOLF

Je pense que le message est bien passé.

Michel CROC

Je pense que la réponse à ce que vous dites est que les Français se mettent des limites puisque l'itinéraire international est ouest ne passe pas par la Côte d'Azur, par force il est mixte. C'est-à-dire qu'il va être mixte en Espagne, il va être mixte autour de Nîmes et de Montpellier, dans la Vallée du Rhône et le Lyon Turin. Et en Italie, ce que l'on dit c'est que puisque le trafic international, déjà on s'occupe de faire passer les containers d'un pays à l'autre, ils veulent les faire passer par la région du Rhône et par Lyon Turin, ce n'est pas la peine de les équiper ici et de les attirer ici en faisant des lignes qui ne sont pas capables de les faire passer.

Jean HOULGATTE

Je reviens toujours à la mutation de l'Europe. Je ne suis pas sûr que l'on ait pris véritablement la dimension de ce qui est en train de se passer. L'Europe change, la France va changer dans cette Europe qui plaît ou qui ne plaît pas, mais cela est une autre paire de manches. Il n'empêche que cela existe, je ne suis pas sûr que les volumes de fret qui relient l'Espagne à l'Italie vont effectivement tous être déviés par Lyon Turin. Il n'est pas impensable qu'il serait souhaitable que la région PACA se développe aussi économiquement, s'intègre aussi économiquement dans ce qui est en train de se passer. Pour le moment, nous sommes spectateurs. Et si on devenait acteur, est-ce que pour les générations à venir ce ne serait pas utile ? On pourrait peut-être se réveiller là aussi.

Philippe MARZOLF

On va prendre trois questions. La numéro sept. Pierre Naudet.

Pierre NAUDET, ADEGV

Comme toujours, j'ai apprécié le bon sens de Monsieur Houlgatte et je partage beaucoup de ses convictions. En ce qui concerne le fret, je pense que le fret sur une ligne TGV, cela existe déjà : les trains poste. Il suffit tout simplement de prévoir des rames TGV et de les faire circuler non pas avec des cailloux à l'intérieur mais avec de la messagerie, avec des fleurs, avec des chocolats, avec des choses que transportent précisément les camions. Donc je pense que la mixité est possible et que la nuit, par exemple, pour respecter le sommeil des riverains, on pourrait faire passer des rames spécialisées pour le fret. Alors mes questions portaient sur plusieurs points. D'abord la CNDP et la CPDP, c'est-à-dire que la CPDP, Commission Particulière de Débat Public, organise la concertation d'une vingtaine d'enquêtes par an. Et son but est de déterminer l'opportunité d'un projet. Et à l'issue de ce débat public, ou le projet amendé est maintenu et à ce moment-là il continue et il y aura une enquête publique, ou il n'est pas retenu et le maître d'ouvrage viendra nous dire : « je jette l'éponge », et on ne fait pas le projet. Il faut comprendre cela comme ça.

Philippe MARZOLF

Juste une précision générale, c'est que la CNDP ne détermine pas l'opportunité, c'est vous, public, qui déterminez l'opportunité. Nous retranscrivons simplement ce que vous nous dites.

Pierre NAUDET

Vous, vous avez uniquement à retranscrire les débats.

Philippe MARZOLF

C'est pour cela que quand vous posez les questions vous me regardez, j'aimerais que vous regardiez ailleurs. Je ne réponds jamais aux questions, ce n'est pas notre projet. Nous facilitons le débat entre vous et Monsieur.

Pierre NAUDET

Vous renversez bien le problème. Alors, j'avais un deuxième titre, c'est le titre du présent débat. L'objectif premier était de mettre en concurrence les rails sur le parcours Nice Paris en 3 heures 30. C'est pourquoi le titre « TGV Paris PACA » est impropre car il existe déjà, c'est Paris Marseille. Nous pensons que le titre le plus approprié de ce débat devrait être « TGV Paris ». Je crois d'ailleurs avoir compris qu'il s'appelle comme cela. Certes l'amélioration des relations du littoral entre Marseille et Nice est tout aussi importante mais totalement indépendante d'une nouvelle liaison Nice Paris en 3 heures 30. Et les voies du littoral, libérées du trafic grandes lignes doivent être réservées à la création d'un véritable Métrazur cadencé. Alors là, il est évident qu'il faut faire un métro sur la Côte d'Azur en utilisant les lignes actuelles, et surtout pas les lignes TGV, et faire arriver le TGV sur ces lignes-là parce que l'on va mélanger les problèmes et l'on va faire avorter le

projet TGV qui a déjà été avorté en 1992 par les gens du Var. Alors ceux qui veulent mélanger le RER et le TGV avec le TGV vont peut-être faire avorter le problème. Alors on est maintenant sur Antibes, je crois que le problème important est de savoir quel est l'emplacement de la gare TGV ouest. J'ai assisté à Cannes au débat public, et finalement on n'en a pratiquement pas parlé, cela m'a beaucoup étonné.

Alain SEGUIN

C'était une réunion thématique.

Pierre NAUDET

Cela n'a rien à voir avec la ligne TGV. L'important est quand même l'importance de cet emplacement, sinon ce projet est un (*inaudible*). L'effet de serre et le prix du pétrole seront probablement déterminants à ce moment-là. Et les voyageurs auront aussi d'autres exigences, ils rechercheront probablement un service porte-à-porte en incluant dans son titre de transport les trajets domicile gare et gare autres destinations les libérant de tout souci. Il y a actuellement sur Internet des logiciels qui vous calculent les distances d'un point à l'autre au mètre près, et ils vous calculent le prix de l'essence et après ils vous disent où sont les radars. Les trajets domicile gare et gare autres destinations les libèreront de tout souci. La migration obligatoire pourrait dès maintenant rendre cette activité commerciale possible par une gestion des taxis et des micro cars tous reliés par radio. Le TGV ne pouvant s'arrêter à la porte de chaque voyageur, s'il se rapproche de l'un, il s'éloigne de l'autre. Il s'agit de desservir Cannes grâce à Sophia Antipolis Antibes. Cannes propose La Bocca, eux proposent Antibes. Alors j'ai constaté, Monsieur le député maire, que vous prévoyiez éventuellement que la gare pouvait très bien être à Cannes. Mais à quel endroit précis ? C'est là le point.

Philippe MARZOLF

Sur la question des messageries, Messieurs, un emplacement de la gare ?

Alain SEGUIN

Je vais répondre à la première partie de la question sur le TGV fret. Effectivement aujourd'hui il y a des TGV postaux qui roulent sur les nouvelles lignes à grande vitesse. La possibilité de faire rouler du fret à grande vitesse existe, mais il faut bien savoir qu'il ne peut s'agir pour l'instant que de fret léger. On ne peut pas imaginer de mettre des cailloux ou des liquides sur des trains de fret à grande vitesse. Aujourd'hui, un TGV peut rouler à 300/heure parce que la charge maximale à l'essieu d'un TGV est de 17 tonnes. Les trains de fret sont autorisés jusqu'à 22,5 tonnes pour pouvoir être commercialement possible. Si on limite à 17 tonnes la charge à l'essieu d'un TGV de fret à 300 kilomètres heure, on ne pourra jamais transporter des charges lourdes de fret. Mais sachez, Monsieur, que la SNCF pense effectivement qu'il est possible à terme, quand les sillons seront connus, peut-être d'acheter des sillons TGV pour faire du fret léger.

Philippe MARZOLF

Par rapport à l'emplacement de la gare de Cannes ?

Alain SEGUIN

Pour l'emplacement précis de la gare de Cannes, je pense effectivement que c'est un très bon sujet. Je voudrais rappeler que nous sommes en ce moment dans un débat public destiné à évaluer l'opportunité de desservir PACA en grande vitesse, on n'en est pas encore à tracer des implantations de gares au millimètre. Je voudrais simplement évoquer le fait qu'il y a actuellement sur l'ouest de Cannes un site ferroviaire relativement important qui représente environ 20 à 23 hectares, mais que ce site n'est pas une friche industrielle. Il est occupé pour l'instant, il a un avenir d'installation propre à accompagner des projets de développement ferroviaire et de TER justement pour le transport quotidien. Je voudrais signaler que si une gare TGV est construite sur ce site, il faudra trouver ailleurs des emprises nécessaires pour les installations qui sont actuellement prévues sur ce site.

Pierre NAUDET

Il y a quand même beaucoup de place de disponible, et je pense que l'on peut à la fois mettre le matériel nécessaire au tracé du métro et puis en même temps une gare TGV qui ne prend pas un espace fantastique. Il suffit de regarder les gares de Valence ou d'Arbois pour voir que cela ne prend pas un espace considérable.

Alain SEGUIN

Vous dites qu'il y a beaucoup d'espace disponible, là, je voudrais vous renvoyer sur un document qui a été publié, c'est vrai, à très peu d'exemplaires puisqu'il a été remis plutôt au public, le schéma directeur d'avenir du site de Cannes ouest fait en collaboration entre la collectivité de Cannes, le RFF et la SNCF. Et vous verrez, si vous avez accès à ce document, il n'est pas secret, qu'il n'y a pas de place, comme vous dites, dans ce site, premièrement. Deuxièmement, le site fait 23 hectares et une gare TGV occupe entre 15 et 25 hectares. Donc il n'y a pas beaucoup de place pour faire beaucoup de choses pour rendre une gare TGV accessible.

Pierre NAUDET

Alors ma question : où la mettez-vous ?

Michel CROC

Je vais répondre. Ce n'est pas RFF tout seul qui va décider où on met les gares. Parce que comme l'a dit Monsieur Nogas très bien, à gare nouvelle ville nouvelle. Donc une gare ne peut être implantée qu'en accord avec les collectivités qui ont en charge l'aménagement du territoire, et à un endroit où elles ont envie d'avoir un développement nouveau. Comme le dit Monsieur Maifis, si l'on n'a pas envie d'avoir de développement nouveau, (*inaudible*). Donc la décision de l'implantation de la gare se prend avec les collectivités. RFF, pour le moment, a dit, a démontré

avec la SNCF qu'il peut être utile d'avoir une gare nouvelle mais ce n'est pas la décision de RFF, ni la SNCF.

Philippe MARZOLF

Merci. On va prendre la prochaine question. La question 12 de Claude Vachelet. Il est parti. C'est pour cela qu'il est important de faire les questions par écrit parce que ce monsieur recevra sa réponse par écrit. La 13, Marcelle Waterkein, excusez-moi si je prononce mal.

Marcelle WATERKEIN, Antibes

Je voulais demander tout simplement pour le bruit. Parce que si vous n'enfouissez pas les lignes, les riverains à côté d'une troisième ligne, je suis désolée mais il y a beaucoup de bruit. Donc tout simplement pour le bruit. Et la SNCF, malgré tout, fait beaucoup de poussière. Donc je voulais savoir vraiment ce que vous allez faire pour faire moins de bruit pour le voisinage.

Philippe MARZOLF

Sur les lignes existantes ?

Marcelle WATERKEIN

Sur les lignes existantes et la prochaine. Donc, comme le dit Monsieur le Maire, je suis tout à fait d'accord pour l'enfouissement des lignes.

Bernard GYSSELS

Tout à fait. Je rappellerai que dans le cadre de la troisième voie, un programme très important a été arrêté, notamment pour les protections acoustiques. Et je rappellerai que ce sont 26 millions d'euros qui ont été arrêtés dans le cadre de la réalisation des protections.

Marcelle WATERKEIN

Je suis d'accord avec vous mais les habitations sont quand même très, très près de la voie SNCF, elles ne sont même pas à 10 mètres. Alors que voulez-vous faire ? Parce que ceux qui habitent au 5^{ème}, au 6^{ème} ou au 8^{ème} étage, je suis désolée, le bruit monte. Il y a beaucoup de bruit. Mais le bruit on l'entend beaucoup, parce qu'avec le bruit des avions qui passent au-dessus et le train à côté, bonjour le bruit ! Pour dormir, c'est catastrophique. Après, on se demande pour quoi on est énervé.

Michel CROC

Nous sommes bien d'accord que le bruit au bord des voies ferrées est très désagréable pour les riverains qui n'ont pas de protections. Mais il ne faut quand même pas oublier non plus que, comme vous pouvez le voir sur les cartes anciennes, la voie ferrée s'est construite et puis après les maisons

se sont construites dans le réseau ferré. C'est à nous de dénoncer les projets immobiliers sur la voie ferrée existante.

Marcelle WATERKEIN

Je suis désolée mais l'immeuble où j'habite est de 1958. Alors la troisième voie vient après.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette question. Je propose de donner la parole à Monsieur Marcel Sauvan, association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins, et il y a d'ailleurs un cahier d'acteur qui est disponible à l'entrée. Monsieur Sauvan pour 7 minutes.

Intervention de Marcel SAUVAN, association pour le développement concerté et harmonieux d'Antibes Juan-les-Pins

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vais vous donner quelques précisions sur la TGV PACA et vous présenter la position de notre association. Tout d'abord, je vous rappelle ici les arrivées prévues par le maître d'œuvre. Il y a Cannes La Bocca, Antibes, ouest Nice, est Nice et Vintimille. Pour nous, en ce qui nous concerne, voici notre position : il nous semble plus logique de prévoir au niveau de Saint Isidore Lingostière une arrivée, et une arrivée plus tard sur Vintimille. Pourquoi Lingostière ? Parce que le site est à proximité immédiate de la gare de Saint Augustin avec les TER, les bus, les taxis, le tramway et l'aéroport. Et deuxièmement, parce qu'il permettra de maintenir un passage à grande vitesse.

Nous voyons sur cette carte le choix actuel de RFF maître d'ouvrage vis-à-vis d'Antibes. Vous avez les documents qui sont prévus. Un en violet qui fait 9 kilomètres, et un autre en bleu qui fait 16 kilomètres. Les deux partent dans le cadre d'une arrivée à Cannes La Bocca marchandise. Et ils arrivent ensuite (*inaudible*), et l'autre à la sortie d'Antibes, en gare d'Antibes. Vous pouvez constater à quel point Antibes est fortement invalidée et gênée parce que coupée en deux par la ligne historique qui, de nos jours, n'a plus de raison d'être en surface. Même constat ici pour Cagnes-sur-Mer. C'est la même chose pour Saint-Laurent-du-Var où vous remarquerez la densité et la sinuosité du tracé. Le tracé le plus foncé étant l'autoroute. Actuellement, il est impératif de situer cette LGV PACA dans le contexte européen. Et quelle est justement l'ambition ferroviaire européenne ? C'est le corridor numéro 5 ouest qui va de Kiev, Milan, Gênes, Nice, Marseille, Barcelone, Madrid et Lisbonne. Pour notre région, cette LGV PACA est le chaînon manquant de ce corridor. Cette ligne nous amène à parler du trafic routier et en particulier du contournement routier de Nice qui sera bientôt en débat public.

Différents tracés sont proposés : Antibes, (*inaudible*), Saint Isidore. Toujours en ce qui concerne le trafic routier, nous constatons ici l'engorgement de l'A 8 à la frontière de Vintimille qui est juste en seconde position après le Col du Brenner pour le franchissement des Alpes. La prévision de croissance des dépassements en 2020 est estimée à plus de 25 %. Donc la seule alternative au transport des poids lourds pour l'A 8 est précisément le transport ferroviaire. RFF se doit de voter des décisions performantes afin que le réseau route/fret s'effectue. Dans l'intérêt de la mixité : voyageurs le jour, fret la nuit. Vous voyez ici un graphique vous montrant la situation permanente de l'A 8 en rouge, la stagnation des transports aux frontières des Alpes du nord en bleu, ainsi que le

fret modal, et la stagnation du fret à Vintimille en noir en bas. Nous venons de parler de l'autoroute qui est indissociable des risques que nous connaissons tous. Les risques d'insécurité, de pollution en tout genre qui entraînent un comportement de rejet des populations pour lesquelles ces préoccupations sont prioritaires. Pour remédier à tous ces inconvénients, le transport ferroviaire s'avère être la seule vraie alternative à la route. Donc il faut une LGV PACA mixte principalement souterraine, ce qui est la meilleure solution pour l'intérêt général et pour le respect de tous. Confrontée à une situation identique, l'Italie voisine a créé la ligne ligure fret voyageur sur 72 kilomètres de tracé, 61 kilomètres organisés en tunnel, soit 85 %. La ligne Bologne et Florence fret et voyageurs, sur 70,5 kilomètres de tracé, 73,6 sont en tunnel, soit 93 %. Et pour alléger les PACA, nous proposerons de suivre l'exemple italien sur 66 kilomètres de tracé entre les Cévennes et Vintimille, 56 à 61 kilomètres devraient être réalisés en tunnel. Ce triptyque que vous allez voir résume bien cette LGV PACA qui va être une liaison internationale, une ligne mixte fret/voyageur et une ligne indépendante du littoral. La ligne historique devient la véritable ossature des lignes régionales et locales. Et là, notre position rejoint celle du rapport final RFF SETEC pour la mise en souterrain de deux fois deux voies qui supprime l'utilité d'une troisième voie littorale. Pourquoi avoir centré toutes les études sur cette troisième voie ? C'est une question. Evidemment, il faut aborder le problème financier. Le financement doit être européen, national, régional, départemental et privé. C'est d'ailleurs ce que Monsieur Goulard, Secrétaire d'Etat au transport a déclaré le 15 avril 2005, quand une ligne franchit une frontière à l'intérieur de l'Europe, elle devient éligible au financement européen. Et la dernière diapositive, pour bien rappeler que notre territoire antibois est protégé par le réseau Natura 2000 et par la DTA, Directive Territoriale d'Aménagement du Territoire des Alpes-Maritimes. Sachons préserver notre littoral pour bien le transmettre !

Philippe MARZOLF

Des réactions sur l'enfouissement à 85 ou à 93 % ?

Lise MERMILLOD

Je voudrais reprendre cinq petites minutes pour reparler du transit de marchandises à travers la région PACA. Une démonstration va être un petit peu plus longue sur la vision que RFF a, une vision qui est partagée d'ailleurs par les partenaires espagnols et italiens. Alors il est vrai que le trafic routier à Vintimille est une très forte préoccupation. On dénombrait en 2002, je crois, plus de 3 500 poids lourds chaque jour à la frontière. Ce trafic devrait continuer de croître, en tout cas le trafic de marchandise. La démonstration que je vais essayer de faire est de montrer que les autres modes peuvent contribuer à infléchir cette évolution, mais la LGV PACA aura un impact très modéré. Comme Michel Croc l'a présenté tout à l'heure, on voit ici les flux de marchandises à travers la région. On voit une prédominance pour le flux long terme, plus de 100 millions de tonnes et des flux de proximité. Ce sont des flux qui vont du supermarché, c'est la logistique locale, c'est la grande consommation quotidienne. Sur ce marché, la nature des produits reçus ou émis par les Alpes-Maritimes qui sont essentiellement des produits de grande consommation, la route est aujourd'hui plus performante que le train, et le train sera globalement toujours moins performant que la route. Il peut aller partout. Ensuite on voit ici qu'il y a aussi des trafics de transit entre l'Espagne et l'Italie. Sur ces trafics-là, le fer a une part faible. Pourquoi ? D'une part, parce qu'en Espagne il y a incompatibilité des réseaux, donc on ne peut pas circuler entre l'Espagne et la France et que le cabotage maritime est très performant et très bon concurrent au ferroviaire. Qu'est-ce que l'on a donc en terrestre ? On a 16 millions de tonnes par voie terrestre qui passent par Modane ou Vintimille. Le fer privilégie Modane, la route privilégie Vintimille. Ainsi on a donc

3 000 camions par jour à Vintimille. Alors pourquoi est-ce que le fer privilégie Modane ? Parce que c'est l'itinéraire naturel des flux vers le nord de l'Italie et parce que le passage par Modane correspond à une logique de massification des flux pour les transporteurs. Pourquoi est-ce que la route privilégie Vintimille ? Parce que cela coûte moins cher pour les transporteurs d'atteindre Vintimille que de passer à Modane. Le cabotage maritime est performant, il réalise la moitié du trafic de transit, il est compétitif sur les longues distances. Aujourd'hui, avec 8 000 camions par semaine, on a une capacité annuelle de l'ordre de 400 000 camions. Et l'offre de réelles perspectives de développement nationales et européennes est partout négociable. Comment peut-on éviter la croissance des poids lourds ? Michel Croc vous en a parlé tout à l'heure, avec les modes maritimes et ferroviaires, on peut transporter un supplément de 2 000 poids lourds par jour. C'est quoi ? Ce sont des poids lourds qui vont sur l'itinéraire de Milan Turin, ce sont des poids lourds qui se dirigent pour l'instant de l'Espagne vers le nord de l'Italie et qui ne sont pas dans la région PACA. Absolument pas. Même si on faisait une LGV PACA mixte, ils n'emprunteraient pas cet itinéraire. Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle. Les deux tiers du trafic avec six à sept navettes quotidiennes entre la France, l'Espagne et l'Italie, on pourrait détourner les deux tiers de ces trafics. On va donc certainement privilégier l'itinéraire ferroviaire pour les grands marchés d'Italie. Cet itinéraire va être renforcé à court et moyen terme d'ici 2010, et avec Milan Turin, on va augmenter la capacité à plus de 60 millions de tonnes des trafics fret dont on aura besoin. Que peut donc apporter la LGV PACA ? Elle peut donc libérer de la capacité sur la ligne classique, pour le TER et le fret de proximité. Une éventuelle mixité de la ligne aurait un intérêt marginal pour un coût très élevé. Et surtout il n'y aurait pas de continuité de performance côté italien. Les trains ne pourraient pas continuer côté italien. Les italiens de RFI sont venus nous présenter leur projet, ils ont vraiment insisté sur ces deux lignes nord sud que vous voyez en marron. Juste une deuxième chose par rapport au financement européen, on voulait juste rappeler aussi qu'il n'était pas nécessaire qu'une LGV traverse une frontière pour bénéficier des fonds européens. Avec la LGV Rhin-Rhône qui ne traverse pas et la LGV qui ne traverse pas la frontière, on a eu un financement européen de plus de 10 %. Il n'est pas nécessaire non plus qu'une LGV soit mixte pour bénéficier de fonds européens.

Michel CROC

Sur le financement, le ministre a raison de dire que le tronçon qui franchit la frontière est plus subventionné que le tronçon qui s'approche de la frontière. Mais il est évident qu'un projet comme le nôtre qui est sur l'arc méditerranéen a vocation européenne et donc aura des subventions européennes. Sur le financement, je voudrais dire une ou deux choses rapidement, entre RFF, Réseau Ferré de France, et le constructeur, nous, l'argent que l'on nous donnera pour faire des voies ferrées, je serai content de l'avoir. Et si on finance un projet lourd, je serai très content. Alors on parle de l'intervention du privé, on pourra certainement faire participer des financeurs privés mais un financeur privé cherche un profit sur quelque chose. Mais est-ce que c'est bien ? Parce que vous savez que le système ferroviaire français globalement, aujourd'hui, est payé à moitié par les voyageurs et à moitié par les contribuables. Du coup, il y a des équipes qui se font. Je vais prendre un exemple : les lignes comme Nice-Breil, les lignes dites secondaires sur lesquelles il y a des TER, la SNCF paie un péage à RFF qui la paie à 20 % du coût d'entretien de la ligne. Donc les 80 % du coût d'entretien de la ligne, RFF le prend sur les lignes à grande vitesse. Et je ne vous dirai pas ce que la région donne comme argent. Donc le problème que l'on a c'est que dans notre région on est déjà sur des lignes à grande vitesse dont les prix deviennent assez exorbitants. Une LGV dans la Champagne coûte 15 millions du kilomètre. Comparons des choses comparables. La LGV méditerranée à Valence et à Marseille a coûté 25 milliards d'euros. Alors je prends les projets

italiens, Bologne Florence : 62 millions d'euros du kilomètre. J'aimerais bien avoir 62 millions d'euros du kilomètre pour faire des tunnels sur 90 % de tracé. Si on trouve les financements, il n'y a pas de problème. On a même fait venir les responsables italiens pour leur demander comment il font, c'est entièrement payé par l'Etat en Italie, donc entièrement payé par les impôts nationaux.

Marcel SAUVAN

Actuellement, en France, il n'y a pas d'opérateurs privés encore, je crois qu'il n'y a qu'Eurotunnel. Il y en a deux ou trois qui ont essayé. La SNCF a créé des filiales de manière à fonctionner en Italie ou ailleurs, je ne suis pas spécialiste de la question, mais en France, j'ai constaté que l'on freinait.

Michel CROC

RFF ne freine pas.

Marcel SAUVAN

Nous on ne fait pas des sillons à 70 kilomètres/heure et pas des sillons à 60 kilomètres/heure de moyenne.

Michel CROC

Les sillons fret, on en a de plus en plus qui sont libres, qui sont peu utilisés par la SNCF, qui sont offerts à des opérateurs privés et étrangers qui commencent à s'organiser. Il y en a maintenant quatre qui ont une licence et qui commencent à demander des sillons.

Marcel SAUVAN

Est-ce que vous en avez tenu compte dans les perspectives à 2020 ?

Michel CROC

Dans les perspectives à 2020, nous avons tenu compte des clients qu'il y aura, c'est-à-dire du nombre de voyageurs. Alors qu'ils passent par la SNCF ou par d'autres opérateurs, je suis désolé pour eux.

Alain SEGUIN

Brièvement parce que le débat est complet. En tant que représentant de la SNCF, je voudrais dire que la SNCF ne peut, ne veut et n'a le pouvoir de favoriser ni d'empêcher l'entrée d'un opérateur privé sur le territoire français. Les sillons sont attribués par le Réseau Ferré de France, lui-même appuyé par un service de régulation des sillons qui est un organisme indépendant. Donc la SNCF se plie aux directives européennes. Et la réglementation, actuellement, est qu'il y a un opérateur de fret, je crois, qui va rentrer sur le territoire français dans l'est de la France courant du mois de juin

prochain. La SNCF, bien évidemment, ne s'y est pas opposée, et elle ne veut pas. En revanche, vous avez fait allusion tout à l'heure à autre chose, c'est sur le voyageur. Je voudrais parler du voyageur. Rien n'empêche un opérateur, ni même la SNCF, de créer quelque chose que l'on peut appeler un *joint-venture* parce que l'on est anglophone, pour faire des dessertes à caractère international. Mais là, il ne s'agit plus de concurrence, il s'agit de s'associer à lui pour faire une desserte transfrontalière.

Philippe MARZOLF

Merci. Je vais passer la parole à Monsieur Gérard Piel, vice-président de la région.

Gérard PIEL, vice-président de la région

Bonsoir. Je peux confirmer que la SNCF a tenté de créer une filiale qui s'appelle iTGV, je crois, qui fonctionne hors normes SNCF pour le plus grand bien des finances de la SNCF, peut-être pas pour le plus grand bien des usagers. Donc ils sont prêts, aussi, à créer des filiales et à les amener vers la rentabilité. Je peux en témoigner. Le coût de la place, on l'a calculé, revient aussi cher, peut-être même plus cher que les places normales de TGV que vous réservez deux mois ou trois mois à l'avance. Donc je vous demande de faire l'expérience, vous verrez que c'est très probant. Donc c'est possible.

Un intervenant

Sur le fret, je crois qu'il faut bien prendre en compte ce qui a été dit par rapport au cabotage maritime. On est sur 20 ans, on n'est pas à demain. Le deuxième point, c'est que la région Piémont, nous étions il y a quelques jours à Bruxelles, nous avons aussi un projet alternatif pour le fret qui passe par le tunnel ferroviaire du Montgenèvre donc qui éviterait aussi la Côte d'Azur. Donc je crois que le fret international sur la Côte d'Azur, dans les 20 ans, sera ce que l'on appelle le fret de proximité qui desservira la région. Je crois que cela, il faut bien le prendre en compte sinon on risque d'avoir des déconvenues en termes de ces sillons essentiellement. Les sillons sont réservés, que ce soit sur les TGV ou sur les voies ferroviaires, aux passagers essentiellement. J'en viens au TGV, je ne peux pas, aujourd'hui, vous dire la gare ici ou la gare là. Il y aura toutes les collectivités et des délibérations qui seront prises en ce sens dans le cadre du débat. On a la région qui est à notre disposition. Ce que je voulais dire c'est que l'on ne peut pas répondre comme vous le faites sur le coût de l'enfouissement. Je crois que l'agglomération a fait des études. Combien y a-t-il de kilomètres de tunnel pour passer sous Marseille ?

Bernard GYSSELS

7 kilomètres dans Marseille et à partir de La Blancarde il y a un tunnel pour passer sous Aubagne également.

Gérard PIEL

Donc je crois que dans le cadre du grand débat public, y compris le moment venu, la commission va proposer des études complémentaires. Mais je crois que dans le cadre des enquêtes

complémentaires qui, de toute façon, seront financées par les financeurs actuels qui, je le rappelle, sont des collectivités essentiellement, on ne peut pas ne pas prendre en compte la traversée souterraine de la plus grande partie du département. On ne peut pas répondre en disant « non, ce n'est pas possible ». Donc cela est à prendre en compte et à mettre à l'étude tout simplement, quelle que soit la gare. Que ce soit Saint Augustin, Saint Isidore, Carroz.

Le deuxième point, sur la voie PLM, c'est-à-dire la voie actuelle, je crois que l'idée qui émane d'associations, c'est que dans le cadre de ce grand débat et de la participation des collectivités, des départements, de la région, des agglomérations, etc., on peut très bien réaliser, comme on l'a fait, je reviens toujours à la ligne à haute tension, le fait qu'à un moment donné il y ait des solutions, on a dit, pour réduire les poteaux. La proposition d'enfouir, alors moi je veux bien que l'on étudie la totalité de la ligne, mais en tous les cas entre Cannes et Antibes. L'étude d'enfouir la voie actuelle, pas la troisième voie, j'ai en tête l'étude SETEC qui me semble un peu aléatoire, mais dans tous les cas entre Cannes et Antibes, l'étude d'enfouir la voie actuelle, pas la troisième voie, surtout que dans cette traversée-là il n'y en a que deux aujourd'hui. Donc cet enfouissement de la voie PLM peut être dans le cadre ce débat public. Vous savez que les solutions qui sont préconisées par la communauté urbaine de Marseille, c'est le développement économique et immobilier de Marseille. La gare n'est pas une gare pour les trains, c'est une gare pour développer ce quartier. Prenez en compte que pour les villes de Cannes et d'Antibes et de ce département, l'enfouissement de la voie PLM, c'est aussi dans le cadre d'un développement. Je crois qu'il faut le prendre de la même façon. Je crois que le développement des TER est déconnecté aujourd'hui de ce débat.

On prévoit 800 TER en région, si la SNCF veut bien les faire circuler, mais elle va y arriver, j'en suis sûr, dans les mois et années qui sont devant nous. Il y en a 530 que nous payons au Conseil Régional. On a dit en 2010 : 800, c'est avec le projet du contrat de plan qui a été acté par le contrat qui dit : « la région, l'Etat, le département, la SNCF, et le Ministre de Robien a signé à la fin de l'année la convention des travaux de la troisième voie littorale entre Antibes et Cagnes-sur-mer ». Donc cela est déconnecté. Nous, notre objectif c'est : plus de TER plus cadencés. Je termine, évidemment qu'entre la création de la LGV dans 20 ans et aujourd'hui, on ne va pas se contenter du vide. Les équipements actuels de voies normales de la SNCF, les projets qui ont été annoncés dont on parlait tout à l'heure, etc., etc., c'est dans le cadre de notre travail de tous les jours que nous avançons. Ce n'est pas en attendant. Il y aura d'autres projets dans 20 ans, nous c'est demain et après-demain que nous travaillons. Merci.

Jean LEONETTI

Une fois n'est pas coutume, j'ai applaudi ce que vient de dire Gérard Piel, et je suis content que l'on se rejoigne sur ce projet d'intérêt général pour nos villes. Je voudrais quand même signaler une chose. On parle toujours de 20 ans, mais on oublie souvent de dire que l'enfouissement des voies est une solution qui est plus rapide que les solutions alternatives. Donc on peut aller plus cher mais plus vite, et sur un projet de développement économique d'urbanisation vont ensemble avec l'enfouissement. Donc, s'il vous plaît, une forme de politesse, nous demandons avec fermeté que cette étude soit faite, parce que très clairement, nous n'accepterons pas d'être à la fois traversé, non desservi et sans enfouissement de la voie actuelle.

Alain TRUPHEMUS

Je voudrais juste apporter un élément de connaissance sur la question de la traversée de Marseille. Un scénario dans lequel il est envisagé de faire passer la ligne nouvelle dans Marseille, la création de cette ligne nouvelle nécessite de construire des tunnels, bien évidemment, et compte tenu de l'urbanisation de l'agglomération marseillaise. Mais il est bien évident que la LGV PACA, si elle arrive jusqu'à Nice, elle sera très majoritairement construite en tunnel également. Et il ne faudrait pas que vous croyiez qu'une fois que le projet sera réalisé, s'il se réalise à Marseille, il n'y aura plus de trains en surface à Marseille. Dans le projet de la LGV PACA, les lignes existantes à Marseille resteront en surface et il y aura de nouvelles voies qui seront en partie en surface et puis aussi, c'est vrai, en partie en souterrain. Merci.

Philippe MARZOLF

On va prendre la question suivante, la question 21. Monsieur Sozedde, Juan-les-Pins. La 4.

Monsieur SOZEDDE, Juan-les-Pins

Merci de me donner la parole. Ce soir, selon l'expression populaire, je bois du petit lait parce que je fais partie d'une association qui justement milite pour l'enfouissement de la voie ferrée entre Cannes et Antibes. Je voudrais quand même vous livrer une réflexion que j'ai eue avec Monsieur Piel et Monsieur Leonetti à la suite de la réunion à Mouans-Sartoux où j'étais. J'ai entendu beaucoup parler de batraciens, d'aigles et de tortues, et j'ai pensé à une espèce dont je fais partie qui est l'espèce des humanoïdes azurés qui est particulière et très coriace celle-là parce qu'elle est antiboise et elle est proche de la voie ferrée. Alors cette espèce-là, j'aimerais que l'on prenne un peu en considération son avenir et ses revendications. Parce que j'ai regardé de près, personnellement, le dossier de cette LGV, le CD-ROM et tout cela, or il semble bien que le projet ne soit pas effectivement tel qu'il était jusqu'à ce soir. C'est une gare à Mouans-Sartoux, ou quelque chose d'équivalent, avec une ligne spécifique TGV, où ne passeraient que les TGV. Alors cela a une conséquence très simple, concrètement, pour moi qui habite à 150 mètres de la voie ferrée, c'est-à-dire que le fret va passer sur la voie historique, que, vous l'avez dit, c'est dans les études, les TER vont être multipliés par deux ou par trois pour passer sur la voie historique. Et ensuite, si moi je veux aller prendre la gare TGV, comment je vais à Antibes ? C'est très facile, j'y vais rapidement à pied en un quart d'heure, il faudra que j'aille à Mouans-Sartoux, c'est-à-dire Antibes, Cannes, Mouans-Sartoux, sans compter la rupture de charge parce que je suppose que ce ne sera pas complètement linéaire. Donc, *a priori*, j'imagine trois quarts d'heure pour aller rejoindre le TGV, et en plus avec les trains à proximité comme le disait Madame - elle est partie je crois- dont le nombre est multiplié par trois. Donc cela veut dire qu'au final je serai complètement perdant. Alors je voudrais préciser avant de terminer que je suis un fana comme beaucoup ici du TGV, du service public, du transport collectif plutôt que du tout bagnole et du modèle californien pour une raison supplémentaire, c'est que, on ne l'a pas dit ici, mais dans les Alpes-Maritimes, par rapport à hier, la gare est complètement inopérante parce que le foncier ici est bien plus cher et plus rare qu'ailleurs. Donc on ne peut pas se permettre de le gaspiller parce qu'on le gaspille parce que les routes prennent beaucoup plus d'espace, vous l'avez dit, mais en plus il faut alimenter par les routes les gares. On ne peut pas se permettre cela ici, dans les Alpes-Maritimes. Donc pour toutes ces raisons, je pense que, cela a été dit par des voix plus autorisées que la mienne, il faut vraiment étudier sérieusement l'enfouissement de la voie ferrée entre Cannes et Antibes.

Alain SEGUIN

Si vous le permettez, je vais répondre à une partie de votre intervention qui est celle qui porte sur la desserte. Vous avez dit que si vous habitez Juan-les-Pins, dans l'avenir il faudra que vous alliez prendre forcément le train à Mouans-Sartoux si c'est un TGV. Je voudrais rappeler ce que j'ai dit dans mon exposé tout à l'heure, c'est que la gare d'Antibes reste desservie par des TGV, ils sont réduits mais il y en a quand même cinq ou six par jour, de même que Cannes et Nice. Vous avez par ailleurs la possibilité, soit d'aller à Mouans-Sartoux, soit d'aller à Saint Augustin qui sera également desservi par un très grand nombre de TGV. Saint Augustin étant peut-être plus proche de Juan-les-Pins que Mouans-Sartoux.

Philippe MARZOLF

Il y a une autre question, la 25. Francisco Silvino d'Antibes.

Francisco SILVINO, Antibes

Seulement pour rappeler que la vitesse dans les tunnels tombe autour de 100 kilomètres à l'heure. Alors votre gain de vitesse est perdu. En Italie, nous avons eu le même problème. Il ne passe pas à 300 kilomètres/heure dans le tunnel.

Philippe MARZOLF

Alors à quelle vitesse passe un TGV dans un tunnel ?

Bernard GYSSELS

Cela dépend bien sûr de la section d'aire. Effectivement, je vais prendre un exemple récent du tunnel qui vient d'arriver sur Marseille, la vitesse minimale est de 230 kilomètres par heure et la section intérieure est de 65 m². Si je prends les autres tunnels qui sont sur la LGV méditerranée, on circule à 300, les TGV peuvent se croiser, la section est de 100 m². Tout simplement, toutes ces surfaces, toutes ces sections sont déterminées pour que, lorsque le TGV passe dans le tunnel, vous n'ayez pas trop mal aux oreilles.

Philippe MARZOLF

J'en profite pour remercier ce monsieur italien de venir d'Italie. On va prendre la question suivante. La numéro 6. Jean-Paul Ménard.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Avant toute chose, je voudrais vous demander de bien vouloir vérifier l'orthographe des noms parce que j'ai constaté quelques erreurs. Donc je demande aux personnes concernées de vérifier les erreurs des noms d'orthographe des noms d'associations, c'est très important pour la construction des débats. Cela étant, j'ai été hier soir à Toulon, et la question a été posée concernant l'opportunité

du projet. Je n'ai pas pu répondre à la personne qui a posé la question, pourtant j'aurais bien aimé le faire d'autant que la question est extrêmement importante. Alors je réponds que oui, le projet est nécessaire et indispensable, et cela pour un certain nombre de raisons. Et en particulier cette ligne nouvelle à grande vitesse, malgré les problèmes de tout genre que cela pose, permettra d'apporter un certain nombre de solutions aux problèmes constatés, notamment la saturation des réseaux routiers et autoroutiers, et pourquoi pas en ce qui concerne les marchandises. Par rapport aux autres frontières, on constate pas moins de 3 000 poids lourds par jour. C'est quand même assez considérable.

L'idée générale est de desservir les principales agglomérations de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, c'est-à-dire Marseille, Toulon qui est quand même une ville extrêmement importante, et Nice, pour ne parler que des principales. A partir de là, il faut définir un tracé qui soit le moins dommageable possible pour l'environnement, et notamment pour la préservation de l'agriculture et de la viticulture comme cela a été souligné lors du débat de Toulon hier soir. Alors il faut prendre un certain nombre de réformes pour permettre de limiter les dégâts qui pourraient être causés à l'environnement. Alors on parle d'un recours au tunnel, il faut savoir qu'une partie de la région PACA, notamment notre département, se trouve dans une zone sismique. Ce qui veut dire que les tunnels à construire devront être aux normes parasismiques. Et par ailleurs, il y aura des contraintes de sécurité à prévoir des équipements pour la sécurité des voyageurs et des marchandises.

Alors j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé de Monsieur Sauvan, son projet est intéressant mais je dirais que la question de la troisième voie fait débat. Je voudrais faire une explication si vous le permettez. Dans le cadre du débat public, je propose qu'il y ait une concertation le moment venu et il appartiendra à la commission particulière région par région de commission précise une concertation entre les représentants de Réseau Ferré de France et les personnes qui posent le problème de la troisième voie ferrée, de manière à pouvoir mieux cerner le problème. Parce que là, il y a des questions qui sont techniques d'exploitation pour la troisième voie prévue pour permettre le rapprochement de la desserte. Donc voilà ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF

C'est une concertation entre RFF et les institutions du débat public.

Jean LEONETTI

Je suis obligé de m'absenter, je suis vraiment désolé mais je propose à Monsieur le vice-président de l'agglomération, Richard Cabot, de me remplacer.

Philippe MARZOLF

Question numéro 15. Roger Vallerand, ADEAR, Antibes.

Roger VALLERAND, ADEAR

Je m'excuse par avance d'avoir un petit *speech* à faire avant de poser la question parce qu'il y a quelque chose là que je ne comprends pas bien. D'une part on dit qu'il faut tout enfouir de telle

façon que l'environnement, comme je représente l'association je me dis que toutes ces personnes qui sont à côté et qui sont au niveau de cet enfouissement vont subir des dégâts considérables, c'est indispensable. Donc l'enfouissement est également un gros inconvénient sur cette ligne LGV. Maintenant, il y a un autre problème, si on fait l'enfouissement, ou tout au moins la ligne LGV, en dehors d'Antibes, on rentre dans le cadre de la CASA à ce moment-là. Notre association s'occupe de la région d'Antibes également, donc il y a pas mal de communes, on a parlé de Mouans-Sartoux, il y a d'autres communes concernées par cette ligne. Donc il y a un gros, gros inconvénient à faire une ligne directe, à mon avis, entre le nord de Toulon, comme cela est prévu, après, à mon avis, la meilleure ligne serait d'éviter Marseille et de partir du raccordement au nord d'Aix-en-Provence, en descendant, nous arriverions au niveau de Cannes. Et là, j'ai un reproche à faire à RFF lorsqu'elle a fait l'enquête publique sur la troisième voie, c'est que l'on titre « troisième voie : Cannes Nice », et en réalité, il y a une troisième voie qui est prévue entre Antibes et Nice. Cannes Nice n'existe pas, d'où, évidemment, un engorgement entre Cannes et Antibes puisqu'il n'y a que deux voies au lieu de trois. Ceci étant, notre position pour éviter tout dégât à l'environnement et pour faciliter le trafic entre Toulon et Nice et même dans l'intérêt de Nice puisqu'à ce moment-là, notre projet serait d'utiliser la troisième voie, mais qui n'existe pas, entre Cannes et Antibes depuis Cannes marchandise jusqu'à Nice centre ville, comme elle l'est actuellement, ce qui arrangerait les Niçois, ils n'auraient pas besoin d'aller à Saint Augustin ou ailleurs. Et d'autre part, les Antibois ou les Cannois pourraient utiliser ce LGV. On me répondra que cela prendra plus de temps, qu'il n'y a plus assez de trains ou TER pour transporter les gens qui iront de Cagnes-sur-Mer à Antibes par exemple. Je répondrai que l'on peut très bien faire des wagons avec plusieurs étages pour tous les wagons et que l'on augmente le nombre de trains qui sont prévus toutes les 15 minutes, alors que si on prend l'exemple actuel où le nombre de trains n'est quand même pas aussi important. Voilà mon propos.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réponse ? Un avis ? Une position ?

Bernard GYSSELS

C'est un avis. Le projet de troisième voie entre Cannes, Antibes et Nice, (*inaudible*) l'offre de service que nous avons passée. Et vous savez très bien qu'entre Cannes et Antibes, il est très difficile aussi d'inscrire une troisième voie. Donc le projet a été réalisé là où il était réalisable.

Philippe MARZOLF

Question suivante. La 3. Monsieur Luccioni d'Antibes.

Monsieur LUCCIONI, Antibes

Je suis président de l'association cannoise qui est l'association dont l'objectif est d'enfouir la voie ferrée sur Antibes dont on a déjà beaucoup parlé. Pour l'instant, cela fait deux ans et demi que je suis auditeur et spectateur des débats, et ce que je vois c'est que la majeure partie des personnes ici présentes se posent la question : où sera la gare nouvelle ? Et cette question, d'ailleurs, je l'ai posée, et dans ce sens où je pense que la gare nouvelle à Cannes est un peu excentrée par rapport au

département, elle est plus du côté du secteur d'Antibes, et l'emplacement qui me paraît très bien c'est Sophia-Antipolis, Villeneuve-Loubet éventuellement aussi, on a toute la place qu'il faut, mais avec la possibilité de voir le jour du métro sur la région Côte d'Azur. Là, nous avons peut-être plus d'un million de personnes qui ont besoin du métro pour aller chercher le TGV, qu'il soit à Sophia Antipolis, à Villeneuve-Loubet ou ailleurs, et non pas à Mouans-Sartoux qui paraît très excentré, et même Cannes qui paraît un peu trop à l'ouest. Alors je pense que la voie ferrée ayant 50 ans, elle a été créée, donc, au 19^{ème} siècle avec des moyens très dérisoires, avec certainement beaucoup de travailleurs qui ont souffert, etc. Et nous, au 20^{ème} siècle, on ne serait pas capable d'enterrer la voie ferrée historique. Je trouve cela regrettable pour penser le contraire. Donc au niveau de la gare, je vous propose d'aborder la question : où sera la gare nouvelle ?

Bernard GYSSELS

Nous n'en savons rien. Les hypothèses qui ont été mises au débat, c'est de proposer une gare entre la LGV et l'intersection des voies existantes. C'est pour cela que certains parlent de Mouans-Sartoux, bien sûr. Mais ce dossier-là est vraiment au débat puisque, comme vous l'avez évoqué, cela peut être également vers Sophia Antipolis. Nous avons fait une première proposition, et en fait c'est une situation dans le triangle Cannes, Grasse et Antibes. Moi je crois que vraiment toutes les contraintes actuelles sont intéressantes pour le positionnement de la gare. Tout est ouvert.

Alain SEGUIN

Il serait intéressant de rajouter à ce que vient de dire Bernard Gyssels qu'il serait souhaitable, où que soit la gare nouvelle, elle soit bien desservie par des moyens de transports en commun. Et là, c'est un appel du pied que je fais aux aménageurs du territoire qui ne sont ni la SNCF, ni RFF.

Philippe MARZOLF

On peut rajouter qu'hier RFF a dit qu'il n'y aura pas de gare nouvelle s'il n'y a pas de projet urbain autour de ce cas. C'est une évolution quand même notoire. Question 19. Michel Gadet.

Michel GADET, Antibes

Je pense que l'on vient d'avoir la réponse. Si vous garantissez que sans projet urbain il n'y ait pas de nouvelle gare dite Sophia dans ce triangle qui serait tout bonnement une catastrophe en termes d'encombrement puisque l'on évoque les problèmes des contribuables, bien évidemment, il faudrait revoir la totalité du réseau autour ce cas. Donc si vous écartez cette possibilité, ce qu'il faudrait, c'est reconsidérer, à la lumière de l'abandon de cette gare s'il advenait qu'elle soit possible, l'option 1. Je crains que lorsque l'on fait une option 1, une option 2, une option 3, on arrive à privilégier souvent la solution médiane, c'est-à-dire arriver entre Antibes et Nice. Si toute fois, vraiment sans aspect politique, tout le monde représentant l'ouest du département semble être favorable à l'idée d'une connexion de la LGV à Cannes. Mais même dans l'hypothèse, et c'est là où la question que vous avez posée Monsieur Leonetti, où vous reteniez l'option 2 qui a l'air d'avoir la préférence à la fois de la RFF et de la SNCF, est-ce que vous garantissez une desserte au moins équivalente à celle qu'elle est aujourd'hui pour les usagers de Cannes et d'Antibes ? Voilà la question. Parce que j'ai l'impression que du point de vue de la SNCF, l'existence d'une gare dite

médiane dans ce triangle résout le problème des usagers de la totalité de l'agglomération, puisque vous nous avez dit en gros qu'il y avait 300 000 personnes concernées. Or actuellement la réalité est un peu différente. Il y a un littoral avec environ 250 000 personnes qui est bien desservi par la voie historique et par des TGV. Je suis moi-même utilisateur des TGV et je souhaite le rester dans les mêmes conditions et ne pas prendre ma voiture pour aller effectivement dans une gare où qu'elle soit. Que ce soit Saint Augustin, que ce soit à Sophia Antipolis, à Mouans-Sartoux ou même à Cannes. Donc voilà la question. J'ajoute que du point de vue de la SNCF, s'il vous plaît, considérez le point de vue des usagers, même du point de vue de la rentabilité. Et peut-être qu'à ce moment-là, vous reconsidèrerez l'option 1 comme étant une option importante et économiquement rentable, outre les habitants qui, je vous rappelle au niveau touristique, ont autant de fréquentation, si ce n'est plus, sur le site ouest du département que sur Nice. Donc autrement dit, ma question est simple : est-ce que vous envisagez de mettre sur le même point l'option 1 et l'option 2 ?

Un intervenant

Est-ce que vous pouvez préciser ce que vous entendez par option 1 et option 2 ?

Michel GADET

L'option 1, je rappelle, il me semble bien que lorsque vous avez présenté la première carte, est celle qui arrive à Cannes et ensuite par un tunnel fait Antibes. Peu importe, à la limite, que ce tunnel existe ou pas. Bien entendu, je suis favorable à l'enfouissement, mais même si ce n'était pas le cas, qu'il desserve la gare d'Antibes et du littoral par des TGV avec ce système-là. Et ce, dans les mêmes conditions qu'à l'heure actuelle. En revanche, si vous avez l'option 2, c'est-à-dire l'arrivée entre Antibes et Nice, il y a théoriquement une gare qui n'est pas figurée. Si cette gare n'existe pas, est-ce que la SNCF prévoit la desserte de Cannes et d'Antibes, non pas en revenant vers Nice, mais directement ? Puisqu'une fois que la voie LGV aboutit près de Cagnes-sur-mer, est-ce qu'il y a bien des TGV comme aujourd'hui au départ de Cannes et d'Antibes et dans les mêmes conditions qu'au jour d'aujourd'hui ? Parce que je vous rappelle encore une fois que le problème de population, cette zone-là pèse autant, et si ce n'est plus, en termes de fréquentation que celle de Nice. Voilà le problème que je pose, c'est un problème très technique. Je pense d'ailleurs qu'il n'est pas du tout politique ce soir, tous les élus du département font bloc. Les Niçois disent que 10 minutes c'est très important, donc de leur point de vue, il n'y a pas de doute, l'option 2, c'est merveilleux. Mais du point de vue de l'ouest du département, des Cannois, des Antibois et même sans doute des Niçois que ne souhaitent pas forcément cette gare TGV, qu'en est-il exactement ? C'est une question de desserte. Est-ce que la SNCF veut prendre des engagements, non pas en tant que LGV dont le choix appartient à RFF, mais en tant que desserte TGV ?

Philippe MARZOLF

Monsieur Seguin, sur la question 1 et 2, combien de TGV passent dans les gares de Cannes, d'Antibes et de Nice ?

Alain SEGUIN

Tout d'abord, je voudrais préciser que la SNCF a étudié un scénario de desserte pour accompagner ce que vous appelez l'option 2, c'est-à-dire le scénario à proprement dit par Réseau Ferré de France, en vue d'imaginer quelle serait la desserte qui pourrait le mieux répondre aux besoins de transport et en vue d'apporter un éclairage sur la rentabilité économique et socio-économique du projet. Donc il ne s'agit en aucune façon d'engagement dès aujourd'hui, 15 ou 20 ans après la mise en service, de desserte d'un transporteur qui est la SNCF sur ce qui se passera en 2020.

Michel GADET

Simplement pour dire qu'à 20 ans, toutes les projections démographiques montrent que s'il y a un développement possible dans le département, ce qui n'est pas souhaité par tous les élus, il sera à l'ouest du département.

Alain SEGUIN

Je voudrais répondre sur les dessertes dans le cadre de ce que je viens d'évoquer. Aujourd'hui, la gare de Cannes ou la gare d'Antibes est desservie par une offre de onze TGV quotidiens, autant que je sache.

Michel GADET

Dans les deux sens ?

Alain SEGUIN

Ce sont onze aller-retours. En situation de projet, c'est-à-dire l'option 2, la majorité des TGV passerait sur la ligne nouvelle et s'arrêterait à la gare nouvelle, et on passerait de onze à un total de trente et un. C'est-à-dire cinq qui continueraient à venir desservir Cannes centre, Antibes centre et même Saint-Raphaël centre puisque ces TGV débrancheraient de la ligne nouvelle au niveau de la gare est Var aux alentours des Arcs pour venir circuler sur la ligne classique. C'est le scénario qui est étudié pour l'instant. Si on ne fait pas de gare à l'ouest des Alpes-Maritimes pour desservir Cannes et Antibes, j'essaie d'imaginer à chaud, je ne vois guère d'autres choix que de densifier la circulation des TGV sur la ligne classique à partir des branchements qu'il faudrait faire. Dans notre esprit, pour le moment c'est toujours le Muy ou les Arcs pour desservir Saint-Raphaël, Cannes et Nice. Si on continue mon raisonnement, cette desserte qui part de la ligne classique pose le problème du nombre de trains qui peuvent être acceptés sur cette ligne.

Michel GADET

Surtout, ce qui m'inquiète chez ce monsieur c'est qu'il nous dit qu'à ce moment-là il y a le raccordement en ville, mais je ne comprends pas pourquoi il n'est pas possible qu'un TGV parte de Cannes ou de Nice et qu'il aille, même si la connexion se fait entre Antibes et Cagnes-sur-mer, se raccorder à Cagnes-sur-mer pour partir directement par la ligne LGV, chose que je n'ai vu nulle part. Je ne comprends pas, j'ai mal compris peut-être.

Alain SEGUIN

Oui. En fait ce que je veux dire c'est que le train va partir vers l'est pour ensuite (*inaudible*).

Michel GADET

Je ne vois jamais cette hypothèse commerciale. Ce qui fait que du coup vous maintenez que l'option 2 est limitée par une gare qui permet la desserte. La desserte peut très bien s'opérer à partir de Cannes gare historique en se rebranchant, non pas en allant jusqu'à Nice, mais en se branchant, vous garderez l'option 2, de Cannes à Antibes, puis ensuite pour prendre la ligne LGV. S'il vous plaît, étudiez ceci en termes de sillons parce que sinon je pense que tout le monde sera dans le reste du département, de toute façon, pour l'option 1 même si l'option 1, vous l'avez dit, pose des tas de problèmes notamment en termes de coût. Donc j'aimerais que vous étudiez la possibilité d'augmenter le cadencement des trains au départ et à l'arrivée de Cannes et d'Antibes en employant l'option 2 de telle façon à ce que vous puissiez la comparer effectivement à l'option 1. Parce que cela me semble simple et clair. Et je crois que cela n'a pas été fait.

Alain SEGUIN

Je confirme effectivement que cela n'a pas été fait, mais il appartiendra peut-être à RFF de nous dire si le raccordement est possible dans ce sens. Mais à supposer que ce soit possible, je vais vous répondre que l'on peut imaginer effectivement de partir de Cannes et d'Antibes vers l'est, vers le raccordement de la LGV où qu'il soit et de repartir ensuite vers l'ouest. Pourquoi pas ? J'attire simplement votre attention sur le fait qu'il faudra étudier cela sérieusement et en partenariat, parce qu'aujourd'hui les onze TGV sur la ligne Cannes et Antibes ne permettent pas de densifier de manière sensible la desserte en TER. Quand il y en aura trente et un, je pense que le problème sera un petit peu plus aigu. Mais tout est possible à étudier.

Philippe MARZOLF

RFF, des rebondissements ?

Alain TRUPHEMUS

Je vais simplement rappeler que l'on en est au tout début du projet, aucune décision n'est prise. La LGV ne va pas arriver demain à Cagnes-sur-mer. Nous avons mené des études pendant plus d'une année en partenariat avec la région, le département et l'agglomération. Nous avons étudié une vingtaine de scénarios pour relier la LGV méditerranée à l'est de la région. Nous avons étudié six scénarios dans les Alpes-Maritimes sur l'aspect technique. Alors effectivement sur l'aspect de la desserte et sur l'aspect du service, nous n'avons pas étudié dans les Alpes-Maritimes les six scénarios pour les comparer entre eux. Il y a tout le temps pour mener ces études dans la suite du projet.

Philippe MARZOLF

Il y a une demande précise à laquelle il faudra répondre.

Lise MERMILLOD

Juste un dernier point, en termes de temps de parcours, il est peu probable qu'il soit plus intéressant d'aller jusqu'à Nice et de revenir après par Antibes pour desservir Antibes et Cannes. Cela va se jouer à très peu par rapport à un débranchement. On va l'étudier.

Philippe MARZOLF

On va arrêter sur ce point-là. On va prendre une autre question. La question 23. François-Xavier Boucand.

François-Xavier BOUCAND, Biot

Oui, effectivement le 1, c'est bien prononcé, par contre le 2 n'était pas indispensable. Je veux simplement poser la question de la méthode. Finalement, dans le département, il n'y a que la moitié de la ligne et un point de sortie du côté Italie, et entre les deux les hypothèses sont extrêmement nombreuses. Elles ne remettent pas en cause l'équilibre général du projet, par contre elles remettent en cause tout un ensemble d'éléments ayant trait à l'aménagement de notre territoire. Il y a évidemment des interactions également avec des projets dont on ne parle pas aujourd'hui tels que le contournement de Nice par l'autoroute qui va donner lieu à un débat au mois de septembre octobre, tels que la véritable mise sur pied d'un TER avec une cadence qui ne soit plus peut-être d'un quart d'heure mais de dix minutes, etc., il y a des besoins à 10 ans ou à 15 ans. On ne peut pas satisfaire toutes les hypothèses actuelles. On ne parle pas aujourd'hui, parce que ce n'est pas le sujet tout simplement, de la saturation de l'aéroport et de l'avenir du littoral avec l'enfouissement ou pas l'enfouissement de la ligne, etc. Donc il y a dans notre département tout un ensemble de points qui ont une importance énorme pour notre avenir et qui sont actuellement par le prisme d'un excellent débat mais qui est centré seulement sur une des facettes. Donc ma question : pourrait-on imaginer un changement de méthode à partir de tout ce qui est dit uniquement dans ce département sur la dimension locale de la trajectoire de la ligne et essayer d'avoir un plan cohérent qui, sans doute sous l'animation du Conseil Général, permettrait de prendre des options coordonnées sur l'ensemble des facettes que je viens d'évoquer ?

Philippe MARZOLF

C'est ce que l'on appelle un projet de territoire, mais peut-être qu'il manque un projet de territoire cohérent avec les différents projets pour voir si la LGV demande le contournement ou pas. Après, c'est aux collectivités, vous avez parlé du Conseil Général, de dialoguer et de se concerter entre elles pour voir justement par rapport au territoire quelle est la meilleure solution. Je pense que c'est à la base, après, de cette concertation entre les collectivités et RFF. On va prendre une autre question, la dernière. La 24. Gérard Giudicelli.

Gérard GIUDICELLI, URVN PACA

Je voudrais dire deux choses sur le fret et sur l'enfouissement. Je partage tout à fait l'opinion de Monsieur Houlgatte sur la nécessité de la ligne ferroviaire et de voir, non pas à 20 ans, mais à 50 ou 100 ans. Parce que lorsque l'on prend la voie historique, on a fait il y a 150 ans une erreur

stratégique majeure : les commerçants cannois qui se sont battus pour que l'on passe par le littoral. Vous savez qu'il y a un pont à Nice qui s'appelle le pont du loup qui était prévu, qui a été construit et qui a été abandonné pour que l'on passe par le littoral. Cette erreur stratégique a eu des conséquences énormes pour nous parce que tout le monde actuellement passe par le bord de mer, et c'est une catastrophe. Sur la question des frets, on a présenté jusqu'à présent la magistrale éco fret comme une solution majeure de détourner les poids lourds de la Côte d'Azur. Or aujourd'hui, je lis *Le Monde* tous les jours, et je vois un article qui dit que l'on a signé un accord national en 2002 mais, je lis la phrase : « Beaucoup s'interrogent à Paris sur l'utilité réelle de cet ouvrage ». Cela m'inquiète un peu parce que je suis d'un tempérament pessimiste alors quand je vois que l'on veut faire un autre TGV PACA, quand je vois qu'un projet aussi fondamental soutenu par l'Europe qui va faire de l'Espagne et du Portugal le (*inaudible*), je m'inquiète pour la région PACA.

Deuxième point de vue, l'enfouissement des voies. Moi je ne suis pas contre si Monsieur Leonetti, si Monsieur (*inaudible*), mais je suis un peu perplexe. Maintenant, je comprends très bien les gens qui sont riverains des voies entre Antibes et Nice, personnellement, j'ai toujours été très réticent à une troisième voie. Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui sont déjà perturbés par la voie rapide, mettre trois voies en plus, c'est beaucoup. Donc je suis plus pour préconiser le tramway est-ouest qui se prolonge. Alors cela ne fera pas plaisir à la SNCF, je pense que la troisième voie, si on ne peut pas l'enfouir, je pense que les trois voies, c'est un problème.

Philippe MARZOLF

On va prendre la question suivante. La question 8. Germain Nallino, Nice.

Germain NALLINO, Association des amis du rail azuréen

Tout simplement, dans le cadre global de l'environnement et du cadre de vie, il faut déterminer déjà les besoins de la population. Alors quels sont les besoins de la population aujourd'hui du département ? Parce qu'il faut voir les besoins du département. Donc quels sont les besoins ? Les besoins sont que nous sommes saturés par les baignoires de tous les côtés et qu'il nous faut pouvoir nous déplacer pour aller bosser tous les jours. Alors comment peut-on se déplacer ? La troisième voie littorale pourra nous y amener. Mais est-ce suffisant ? Je dis non, ce n'est pas suffisant. Pourquoi ? Parce qu'il faut autre chose au niveau des TER. Deuxièmement, il faut la ligne des chemins de fer de Provence, il faut qu'elle soit connectée à la gare SNCF. Il faut que la ligne de Breil soit électrifiée. Avec tout cela, jusqu'à Menton, en allant jusqu'à Grasse et en allant jusqu'à Nîmes, etc., etc., nous avons une trame de trains extraordinaire qui pourra accueillir favorablement le TGV à condition qu'il arrive dans une gare TER, de manière à pouvoir irriguer l'ensemble du département, et que cette gare soit, d'une part, équidistante entre les extrêmes. Je vois très bien Saint Augustin ; Saint Augustin est équidistant de Cannes et de Menton. Ce qui fait qu'en partant de Saint Augustin, dans une gare TER, on peut en 20 minutes même pas, 15 minutes, rejoindre Cannes. C'est-à-dire que si on arrive à 3 heures 40 ou 3 heures 45 à Nice, je ne sais pas l'heure précise parce que même aujourd'hui RFF n'est pas trop en capacité de nous le dire, mais je sais que de Saint Augustin à Cannes on mettra 15 minutes, et de Saint Augustin à Menton on mettra 15 minutes. Ce qui est, je pense, tout à fait logique. Le troisième point qui est important, il faut que la ligne soit déconnectée de la ligne littorale. Parce que si elle est sur la ligne littorale, cela veut dire quoi ? Cela veut dire tout simplement que pour avoir que du côté de Nice Cannes où l'on a le plus d'habitants du côté Nice Cannes que des trains au quart d'heure, des TER au quart d'heure toutes les 10 minutes. On vous a fait la démonstration tout à l'heure, le TGV ne passait pas entre

Nice et Menton, des trains, des TER à 10 minutes. Nous, nous sommes la deuxième banlieue de France, c'est-à-dire que nous venons après Paris. Nous avons une progression annuelle de 7 à 10 % annuelle de voyageurs qui voyagent, donc une fréquentation importante. Des TER qui, par rapport à la région, ont été augmentés. Or on sait pertinemment qu'aujourd'hui on supprime des trains parce que la SNCF n'est pas en capacité d'en faire pour divers motifs (matériel, personnel, etc.). Si on veut véritablement avoir un métro qui parte de Mandelieu et qui aille jusqu'à Menton voire Vintimille, il faut absolument cette troisième voie. Et cette troisième voie, il faudra qu'elle parte de Nice, qu'elle parte de Menton et qu'elle arrive jusqu'à Mandelieu. Alors comment cette troisième voie ? Moi je suis d'accord avec vous quand vous dites qu'il y a des endroits où elle pourra aller et il y a des endroits où elle ne pourra pas aller. Et Nice alors ? Donc il faut une réflexion globale pour tout le monde. Socialement parlant, les uns et les autres, on a tous des besoins, donc dans le département, et dans la région pareil. On est obligé aussi de considérer qu'il faut aussi desservir Marseille et desservir Toulon dans l'arc méditerranéen. On ne peut pas le négliger, même si l'on a des besoins, pour nous personnellement, qui doivent nous mener rapidement à Paris parce que l'on a l'aéroport qui, dans quelque temps, sera peut-être saturé, je ne sais pas. Mais par contre, les besoins immédiats, pour nous, c'est le TER. Et ça, il ne faut pas l'oublier. Donc construisons un TER pour les besoins futurs du TGV, mais pas de TGV sur la troisième voie littorale. On en reparle. Merci. Ne m'applaudissez pas, c'est inutile. Alors un troisième point que je voulais vous dire aussi, on parle d'enterrer les voies, alors moi je dirais : enterrons les autoroutes ! Merci.

Philippe MARZOLF

C'est plutôt un métro parisien que vous voulez. Je vous propose de prendre la dernière question et puis après on arrêtera cette réunion. Question 14. Georges Toesca de Cagnes-sur-mer.

Georges TOESCA

J'ai une question : allez-vous obtenir le financement de deux voies ? C'est-à-dire les deux voies LGV plus la troisième voie. Parce que quand vous allez présenter le dossier, on vous dira : « vous avez une troisième voie, connectez-vous à cette troisième voie ! ». Je pense que c'est la réalité. Vous pouvez très bien vous connecter à la troisième voie. Parce que pour obtenir le financement, cela va être difficile, parce que vous allez présenter le budget. Et puis une deuxième question concernant une étude d'enfouissement de la troisième voie qui a été faussée, parce qu'elle a été présentée sur quatre voies. On ne demandait pas quatre voies, on demandait deux voies.

Alain TRUPHEMUS

L'étude d'enfouissement a pris en compte deux hypothèses. Elle a pris en compte une première hypothèse qui était de dire plutôt que de construire une troisième voie en surface, construisons cette troisième voie enterrée. Une première étude a été conduite pour dire que si l'on veut ouvrir le service TER et le service des trains longue distance, corail, TGV et fret, à l'horizon d'une troisième voie, si l'on veut cette troisième voie, on ne peut pas mettre une seule voie, il faut en enfouir au moins deux.

Georges TOESCA

Vous avez présenté le projet sur quatre voies, et vous avez faussé le débat.

Alain TRUPHEMUS

La conclusion de l'étude est que le projet d'une troisième voie a été estimé à 225 millions d'euros et que le coût de l'enfouissement a été estimé entre 1,4 milliard d'euros pour enfouir les deux voies et 2,7 milliards d'euros si on enfouit quatre voies.

Georges TOESCA

C'étaient les quatre voies, on n'a jamais parlé des deux voies.

Alain TRUPHEMUS

On a parlé d'un coût de 7 à 12 fois plus élevé que celui de la troisième voie. Si on enterre deux voies c'est 7 fois le prix de la troisième voie, si on enterre quatre voies c'est 12 fois le prix de la troisième voie.

Georges TOESCA

Et concernant le financement ?

Lise MERMILLOD

Simplement sur l'enfouissement, tout ce que l'on peut dire pour l'instant c'est que le financement de la troisième voie et le financement de la LGV sont complètement déconnectés. La troisième voie a été actée.

Georges TOESCA

Entre Antibes et Cannes, il n'y a que le pont du loup qui est financé, c'est tout.

Bernard GYSSELS

Oui, tout à fait puisque dans la convention de financement, il y a deux phases. Une première phase qui va jusqu'à Cagnes et la deuxième phase qui va jusqu'à Nice. Et dans cette première phase, c'est une sous phase qui viendrait financer.

Georges TOESCA

Donc le financement entre Antibes et le pont du loup n'est pas encore présenté. Quand vous présenterez la LGV et la troisième voie, vous allez voir !

Monsieur SOZZEDE

Pour l'enfouissement, est-ce que vous prenez en compte la valorisation des terrains de la voie actuelle et de tout ce qu'il y a autour que vous pouvez valoriser ? Ou est-ce que simplement vous faites d'un côté l'enfouissement et de l'autre côté sans tenir compte de la valorisation du terrain que vous pouvez obtenir ?

Alain TRUPHEMUS

Je vais vous répondre. L'étude mesure le coût de l'enfouissement, à ma connaissance, pour la valorisation des terrains.

Un intervenant

Ce n'est pas une économie globale !

Alain TRUPHEMUS

Je constate seulement que cette ligne, aujourd'hui, est quand même, sur une majorité de son parcours, soit située entre la RN 7 et N 98, soit située sur l'autoroute A 8, soit située à Nice entre l'autoroute du sud et une autre frontière. Ce n'est pas certain qu'il faille attendre des milliards d'euros de valorisation des terrains de cette ligne.

Monsieur SOZZEDE

Je pense que vous savez que le terrain, ici, est quand même un peu plus cher qu'ailleurs. Donc vous avez la rapidité d'exécution et tous les problèmes administratifs en moins. Est-ce que vous en avez tenu compte ?

Alain TRUPHEMUS

Tout dépend de l'organisme que l'on veut faire. Si on veut une route entre deux nationales, on peut construire sur une des voies en cours. Pour l'étude d'enfouissement, on ne construit pas forcément sur la voie existante. Si on veut construire la voie, on construira là où cela coûte *a priori* moins cher.

Bernard GYSSELS

La question qui se pose effectivement est : quelle valorisation peut-on faire de la plateforme ferroviaire qui pourrait être libérée ? Regardez par rapport à chaque commune, lorsque vous êtes entre le bord de mer et un certain nombre de routes, comment voulez-vous valoriser ? Il faut absolument valoriser si vous voulez récupérer le financement. A la limite, vous voulez des immeubles de dix étages à cet endroit ?

Un intervenant

Il ne faut pas exagérer quand même !

Bernard GYSSELS

Il faut bien faire quelque chose pour valoriser. Et cela ne me paraît pas forcément évident.

Philippe MARZOLF

Messieurs, dames, je vous remercie d'avoir participé à cette réunion, et vous souhaite une bonne nuit.

Index

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

CASA.....	36	Monsieur Maifis.....	25
CDER.....	17	Monsieur Nogas	25
Claude Vachelet	26	Richard Cabot	13, 35
conseil de développement de Balthazar	20		