

Réunion de lancement du débat public sur le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur

.I Ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission Particulière du Débat Public

Je vous propose que nous démarrions. Comme vous le voyez sur l'écran, c'est la première réunion générale de lancement du débat public sur le projet de ligne entre Marseille, Toulon et Nice, appelé pour l'instant LGV PACA ; on pourra débattre après du nom.

Dans un premier temps, je vais demander à Monsieur le Préfet de région, en tant que représentant de l'Etat, qu'il nous dise un peu ce que l'Etat attend de ce débat public.

Christian FREMONT, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Merci. Mesdames et Messieurs, d'abord, je voudrais vous dire mon plaisir de me trouver à Nice, Monsieur le Maire, et vous saluer. Vous dire aussi un grand merci pour votre présence. L'heure est tardive, le débat est aride, mais c'est un débat important.

Je voudrais vous ramener quelques années en arrière. Il y a 140 ans, le 26 septembre 1864, la gare de Nice était inaugurée, dans la ferveur populaire, quatre ans après le rattachement du Comté de Nice à la France. Et c'est le train qui a donné une réalité à ce rattachement. Et il sera, au long du XXe siècle, le facteur essentiel du développement de Nice et de la Côte d'Azur.

Les acteurs de ce débat ont disparu depuis longtemps. Mais aujourd'hui encore, leurs décisions continuent à structurer le transport et l'urbanisme de cette ville.

Ce sont quelques éléments historiques pour rappeler l'importance du débat qui s'ouvre ce soir, et l'importance des décisions qui vont être prises. Un tel débat engage notre avenir, celui de la région, celui de Nice, celui du sud-est de la France, en tout cas pour quelques générations, et sans doute pour plusieurs siècles.

A l'échelle de la région, nous tenons d'abord à vous poser le problème des transports comme alternative aux transports routiers. Vous le savez, il n'y a aucun projet en cours pour améliorer ces transports routiers. Vous savez aussi que l'aéroport de Nice est proche de la saturation, ce qui veut dire que le transport ferroviaire apparaît de plus en plus comme la seule alternative crédible pour les déplacements quotidiens comme pour les déplacements régionaux.

A l'échelle du territoire national, le TGV transforme notre relation avec le territoire. Il abolit les distances et les remplace par des temps de parcours. Marseille n'est plus à 800 km de Paris, Marseille n'est qu'à trois heures de Paris. Brest ne sera bientôt qu'à trois heures de Paris. Les péninsules ne seront que là où on nous l'a appris à l'école, elles seront là où il n'y a pas de ligne à

grande vitesse. S'il n'y en avait pas dans cette région, nous risquerions un phénomène que je baptise souvent de finistérisation, parce que j'ai été Préfet du Finistère, c'est-à-dire de mise à l'écart. Ce serait d'autant plus grave que se développe un grand axe Turin Lyon Barcelone, et que de cet axe, Marseille se trouve à 100 km, et Nice à 300 km.

De plus en plus, le TGV s'affirme comme la colonne vertébrale de l'Europe. Il relie entre elles les grandes métropoles européennes. Il dessine les grands courants d'échange du XXI^e siècle.

La LGV PACA, ce n'est pas seulement Nice Paris, ce n'est pas seulement l'est et l'ouest de la région, c'est cet arc latin, qui est si nécessaire au rééquilibrage de l'Europe, un rééquilibrage culturel, au parc économique.

Cela dit, au-delà des services qu'il peut rendre, un tel projet a des conséquences sur l'environnement, et là du coup, la qualité de l'environnement compte beaucoup dans la richesse et dans la qualité de vie de notre région. Dès lors, la bonne insertion du projet sera un enjeu majeur.

Sur la question du coût. Nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités. Ce seront en principe des modes de financement public qui seront mobilisés, même si des partenariats avec le secteur privé sont proposés, et quoique nous fassions, la charge financière pèsera lourd au moment de la décision finale.

Ces enjeux, et bien d'autres, seront abordés au cours du débat. Soyez-en persuadés, le débat de ce soir marque véritablement l'acte de naissance du projet. Bien sûr, il n'est pas nouveau. Dans les années 1990, la SNCF avait déjà envisagé de prolonger la ligne Paris Marseille. Le projet avait été abandonné, je crois qu'il faut s'en souvenir, faute de consensus. Et il a été mis en sommeil pendant plus de 10 ans. Il le serait encore si nos élus locaux unanimement n'avaient demandé au gouvernement de remettre ce projet à l'ordre du jour.

Depuis le mois de juin 2003, j'ai réuni un Comité d'Orientation qui rassemblait les grands élus de la région, comme on dit, ou les grandes collectivités. Et je les remercie d'avoir bien voulu participer à ces travaux qui, depuis 18 mois, ont permis relancer le projet.

Dès le début, notre objectif a été de porter ce projet au débat public. Le débat public en effet signifie qu'il y a une volonté forte et unanime des habitants de la région d'aller plus loin. Et je voudrais remercier tous ceux qui ont permis que ce débat ait lieu ce soir, à la date que nous avons fixée le 10 novembre 2003. Nous avons dit que ce débat devait avoir lieu au cours du premier trimestre 2005, nous y sommes. Et je dois dire que nous y sommes presque à ma grande surprise. Tous les acteurs doivent être vraiment remerciés.

Ne vous y trompez pas, malgré le nombre et l'importance des personnes qui sont rassemblées ici ce soir, ce projet est fragile. C'est sur un berceau que vous allez vous pencher pendant quatre mois de débats. Le moment venu, avec les représentants, vos représentants et les représentants des autres régions de France, le gouvernement déterminera la suite à donner à ce projet.

Avant que l'heure de ce choix n'arrive, le débat public est une opportunité unique, donnée à tous de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages des différentes hypothèses à débattre. C'est aussi un moment privilégié de réflexion approfondie, démocratique, sur l'avenir de la région. En tant que représentant de l'Etat, je vous demande de mener ce débat dans le respect des valeurs d'écoute et de solidarité.

Je me garderai bien, au moment où commence ce débat, de me prononcer sur les différentes options du projet. Permettez-moi de vous dire seulement qu'au moment de la décision, toute divergence de fond entre les acteurs de la région serait mortelle pour le projet. C'est ce qu'il s'est passé il y a 14 ans, et les mêmes causes produiraient les mêmes effets.

Ces quatre mois de débats vont vous servir non pas à faire ressortir des dissensions, mais à mettre en lumière les points d'accord. Même si ce n'est pas évident pour les jours, il y a une solidarité fondamentale entre les différentes composantes de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Et seule la LGV permettra à cette région de se hisser au niveau des grandes régions européennes.

Et maintenant que le débat commence.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur le Préfet. Alors justement, comment va se dérouler cette soirée ? Vous avez eu une ouverture, cinq minutes. Monsieur le Préfet a mis six minutes et quelques. Pourquoi ? Parce que justement, vous voyez ici qu'il y a un ordinateur qui calcule le temps d'intervention de chacun. Un débat public, c'est important, il faut que le maximum de personnes puisse s'exprimer en public, en sachant que, on va le voir, il y a bien d'autres moyens de s'exprimer, par écrit, etc.. Donc merci de bien respecter les temps de parole.

Alors comment ça va se passer ? D'abord, je vais vous présenter le débat public.

.II Présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Qu'est-ce que c'est ? A quoi ça sert ? Quel est son objectif ? Quelles sont ses règles ? Ensuite, vous allez avoir RFF qui va vous être présenté... Excusez-moi, j'ai oublié de vous présenter ; là, je suis accompagné des autres membres de la Commission Réseau Ferré de France. Le maître d'ouvrage est en face, et là-bas, vous avez des interpellateurs. Nous les avons appelés des interpellateurs, qui interpellent le public, le maître d'ouvrage. Donc vous voyez le représentant du Conseil Régional PACA, le Conseiller Général des Alpes-Maritimes, le Comité d'Agglomération de Nice Côte d'Azur, le département du Var Sud, des associations et également le Président du Comité Régional du Tourisme, et la Chambre de Commerce.

Et ensuite, chacun aura sept minutes pour s'exprimer. Alors vous avez vu qu'on a un compteur, on essayera que chacun le respecte. Merci à chacun de le respecter pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer.

Après, il y aura les questions du public. C'est pour ça que sur chacun de vos sièges, vous avez un formulaire. Pourquoi est-ce un formulaire ? Parce que c'est important. Nous, la Commission Particulière, je vais vous le réexpliquer, mais nous sommes là également pour la mémoire du débat. Donc tout ce qui va être dit pendant les trente réunions publiques que nous allons organiser sera toujours enregistré. Donc ce serait bien de se présenter avant, pour savoir qui parle. Et toutes les questions que vous pouvez poser ce soir, on va essayer d'en faire passer le maximum alors à l'oral ce soir, mais à toutes les questions que vous aurez posées ce soir par écrit, vous recevrez une

réponse du maître d'ouvrage sur votre question. Donc c'est pour ça que c'est important d'écrire vos questions avec vos coordonnées, pour qu'on vous envoie la réponse par écrit.

Alors d'abord, qu'est-ce qu'un débat public ? D'abord, la Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante, qui a été créée par la loi dite de démocratie de proximité, en février 2002, et qui est là pour veiller en France au respect de la participation publique, grand public, lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructure de territoire et d'aménagement d'intérêt national. Pour ceci, c'est la Commission Nationale qui décide s'il est nécessaire qu'il y ait un débat public. Elle a bien sûr décidé, pour un projet aussi structurant, qu'un débat public était nécessaire.

Ensuite, elle va nommer une Commission Particulière, dont je suis le représentant, Philippe Marzolf, qui est chargée de l'organisation et de l'animation. J'en suis le Président, je suis accompagné de quatre des membres, le cinquième est malheureusement absent.

Nous nous sommes engagés dans un code éthique et déontologique. Pourquoi ? Parce qu'il est important que l'on vous montre que nous sommes complètement indépendants du maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, de l'Etat et des acteurs. Et surtout, nous sommes neutres. Je le dis souvent en plaisantant : même sous la torture, je ne vous donnerai jamais mon avis sur ce projet. Je ne suis pas là pour ça. Je suis là pour faciliter le débat, pour que le débat se passe de la façon la plus sereine possible, que chacun puisse s'exprimer, que chacun puisse écouter les arguments des autres, et nous sommes par contre la mémoire, nous aurons un compte rendu à faire, qui dira ce que les publics, ce que les acteurs ont dit sur ce projet. Donc c'est important, nous sommes neutres, nous ne donnons pas notre avis sur le projet, par contre nous sommes les garants du bon déroulement de ces débats.

Alors le débat public, les objectifs visés. D'abord, avant de pouvoir débattre, il faut pouvoir s'informer. Donc là, nous, notre garantie, c'est qu'il y ait une information complète et transparente, ce qui n'est pas forcément toujours facile, mais c'est notre rôle de tout mettre sur la table.

Deuxième chose, il faut qu'il ait une participation active. Ce soir, vous êtes pratiquement trois cents personnes, on va engager trente réunions publiques, et bien il va falloir qu'il y ait une participation active pour un dialogue constructif, pour que chacun puisse s'exprimer.

Tout ceci sert à quoi ? Tous ces débats servent à éclairer la décision du maître d'ouvrage. Nous sommes dans des démocraties représentatives, donc ce sont les maîtres d'ouvrage, et à travers les maîtres d'ouvrage c'est bien sûr le Ministère de l'Équipement qui décidera, qui vont décider. Nous, nous sommes là pour pouvoir éclairer la décision.

Ensuite, les principes, les trois principes principaux qui guident notre action. Principe de transparence : tout ce qui a été étudié, tout ce qui a été dit doit être mis sur la table. Et ça, nous nous y engageons nous-mêmes, et c'est pour ça qu'on rencontre beaucoup d'acteurs pour savoir ce qui a déjà été dit sur le sujet, ce qui a été étudié.

Principe d'équivalence. C'est un débat public, avec le grand public. Toute personne qui veut s'exprimer sur le projet peut s'exprimer sur le projet, quelle que soit sa représentativité : le citoyen, le représentant d'un intérêt collectif, d'une collectivité économique, toute personne. Donc toute personne a la possibilité de s'exprimer au même niveau.

Par contre, ce qu'on demande quand les gens s'expriment, et c'est le troisième principe, c'est le principe d'argumentation. Vous pouvez dire que vous êtes pour, que vous êtes contre le projet, proposer quelque chose, mais il faut pour argumenter. Si vous êtes contre, il faut proposer des

solutions alternatives. Nous ne sommes pas là pour faire un sondage : combien de personnes sont pour ou sont contre ? Ni un référendum. Nous sommes là d'abord pour recueillir des arguments, et on verra après sur les différentes questions que nous avons identifiées par rapport à ce débat.

Ensuite, les suites du débat. Comment on l'a dit, le débat va durer quatre mois, c'est la loi qui donne cette durée : du 21 février au 21 juin. Deux mois après la fin du débat, donc vers la fin juillet, la Commission Particulière élabore un compte rendu : comment les débats se sont déroulés ? Qu'est-ce qui s'est dit ? Qu'est-ce qu'il en est ressorti ? Et le Président de la Commission Nationale en fait le bilan, donc les éléments les plus importants qui en sont ressortis.

Et ce qui est important, c'est que trois mois après, fin octobre, le maître d'ouvrage, c'est la loi qui le dit aussi, il est obligé, il doit publier les principes et les conditions de poursuite de son projet. Et dans le public, de façon officielle, il doit vous informer également, après vous avoir écouté, sur ce qu'il va faire par rapport à ce projet : est-ce qu'il l'abandonne ? Est-ce qu'il continue à l'étudier ? Dans quelle direction ? Dans quelle logique ?

Le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, qui est ici, et qui est également accompagné de la SNCF. Alors Monsieur le Préfet l'a déjà dit, mais c'est important, par principe de transparence, de bien l'expliquer. Un Comité d'orientation mis en place par le Préfet et la Ville, la région PACA, les trois départements, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes, et les trois agglomérations, Marseille, Toulon et Nice, qui ont financé les études et également le débat public. Donc c'est un petit peu particulier par rapport aux autres débats publics que la CNDP organise. Les partenaires de RFF ont cofinancé le débat public, et bien sûr ils ont élaboré les cahiers des charges pour toutes les études qui ont été réalisées par RFF.

Alors les premières questions du débat. Bien sûr, vous vous en doutez, nous, Commission Particulière, on est d'origines différentes, on est là vraiment pour la forme du débat, pour son bon déroulement. Par contre, nous avons demandé, nous avons identifié une centaine d'acteurs dans la région, j'en ai rencontré personnellement plus de cinquante, et nous leur avons demandé par écrit, c'est d'ailleurs disponible dans les bureaux de Marseille, du grand Nice ou sur Internet, quels étaient pour eux les problématiques qu'il était nécessaire de débattre, quels sont moyens d'informations qui sont nécessaires pour informer la population, quels sont les moyens d'expression et quelles sont les études.

A partir de là, on a identifié les premières questions. Mais les autres questions viendront par votre participation.

Premières questions, sur l'opportunité. Nous ne sommes pas là, on l'a déjà dit, pour débattre sur les tracés, mais sur l'opportunité. Sur l'opportunité, il nous semblait que la première question, c'est : améliorer les déplacements en 2020. Il va falloir se projeter en 2020. Déjà aujourd'hui, il semble que vous ayez certains problèmes pour vous déplacer dans la région. En 2020, qu'est-ce que ça va être ? Est-ce que la desserte du Var et des Alpes-Maritimes, elle est satisfaisante ou pas ? Les liaisons entre les métropoles régionales, est-ce que ça fonctionne ou pas ? L'arc méditerranéen, entre l'Italie et l'Espagne ; on va faire une thématique dessus, et comme je le dis souvent : est-ce un mythe ou une réalité ? Le développement durable pour la région ; un projet comme ceci, ça doit alimenter un projet pour la région, qui sera bien sûr respectueux de l'environnement.

Les objectifs du projet. Donc c'est cette grande fonctionnalité. Alors le projet, c'est de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille, Toulon et Nice. Est-ce que ça sert à relier Nice et Toulon au réseau ferroviaire européen à grande vitesse ? Comment on va pouvoir permettre de développer l'offre des TER ? Les liaisons entre les différents modes de transport ? Le transport de

marchandises ? Egalement, comment améliorer, est-ce que ce projet améliore le développement local au niveau économique, au niveau agricole, au niveau touristique, tout en respectant bien sûr l'environnement ? Et à chaque fois, il y a plusieurs petits points. Ca va être également les questions que vous-même vous vous posez, et auxquelles vous attendez des réponses.

Donc opportunités, objectifs, et en troisième lieu, les caractéristiques. Donc on va comparer, vous allez comparer les différents scénarios qui ont été étudiés par Réseau Ferré de France. Il y a vingt scénarios à étudier, et il y a trois scénarios qui ont été approfondis. Et là, il va falloir les comparer en termes de services rendus, fréquence, dessertes, implantation des nouvelles gares, connexions avec les autres modes de transport, les enjeux sur l'ordre économique, environnemental, foncier, d'urbanisme, mais également aussi l'articulation avec le développement territorial et le développement et l'aménagement du territoire sur votre région.

On va parler également des histoires de coût, c'est certain, mais également de financement : qui va payer ? Qui peut payer ? Et voir comment ça va pouvoir se passer. Et les délais de réalisation.

Alors pour débattre de toutes ces questions, nous avons déjà édité les dossiers du débat. Vous avez dû le recevoir, on a édité un premier journal du débat. C'est ce journal-là, à un million et demi d'exemplaires qu'on va distribuer soit en boîtes aux lettres, soit dans les lieux d'exposition, soit également dans les journaux régionaux. Le dossier du maître d'ouvrage, qui est disponible à l'entrée, c'est celui-ci, que vous pouvez demander. Dans le journal des débats, vous avez une carte T qui vous permet de recevoir gratuitement tous ces documents. La synthèse. Et un CD-ROM, avec 22 études qui ont été réalisées par RFF.

Plus une particularité, dans le débat public organisé par CNDP, ce sont les cahiers d'acteurs. Déjà, vous en retrouvez cinq à l'entrée. Ce sont des acteurs qui ont un avis, une position, des propositions que la Commission a trouvé argumentés, pertinents, et qu'il nous semble important de mettre au débat. C'est ce qu'on appelle, nous à la CNDP, le principe de symétrie. Donc l'information du maître d'ouvrage, mais également l'information et l'avis des acteurs.

Le journal des débats, je vous en ai parlé, il y aura cinq numéros qui régulièrement donneront de l'information sur comment le débat s'est passé et se passe, et quelles sont les questions qui se posent.

Ensuite, les moyens de diffusion de l'information. Nous avons des locaux, à la Commission, dans les trois villes, Marseille, Toulon et Nice. Donc vous pouvez y aller, et à chaque fois, il y a une personne qui est là pour vous accueillir, pour vous donner le document du débat, pour vous montrer comment vous pouvez poser une question au maître d'ouvrage. Il y a des ordinateurs qui sont à disposition pour pouvoir également aller sur Internet.

Nous avons un site Internet, www.debatpublic-lgvpaca.org, sur lequel tous les documents d'informations sont présents. Vous avez un système de questions-réponses, également, vous pouvez poser une question directement sur Internet, ou sur papier, à laquelle bien sûr la Commission veillera à ce que le maître d'ouvrage réponde de façon complète.

Un numéro vert, 0 800 13 83 06, pour vous tenir au courant des nouvelles réunions publiques, demander des documents.

Le système de la carte T, pour demander les documents du débat, pour poser une question, pour donner votre avis.

Une diffusion de courriel à toutes les entreprises de la région, pour que les salariés également puissent se mobiliser et participer.

Et on a également un petit peu innové dans ce débat public, on a fait une opération spécifique, avec les scolaires, avec les étudiants, parce que d'après les termes du maître d'ouvrage, le projet sera mis en service en 2020, donc ce sont les enfants de l'heure actuelle qui l'utiliseront. Donc il est important de leur demander leur avis par rapport à ce projet.

Egalement, on a des relations avec les médias, avec la presse, et il y a déjà de nombreux articles écrits là-dessus.

Les moyens de participation. Trois réunions générales de lancement. Pourquoi trois ? Parce que notre rôle de Commission, c'est d'être au plus près du public. Est-ce que vous, habitants de Nice, vous seriez venus à une réunion de lancement à Toulon ou à Marseille ? Peut-être pas. Donc nous, on débat vraiment au plus près du public, donc on a fait trois réunions générales de lancement. La première est à Nice, la semaine prochaine à Toulon et à Marseille.

Des dispositions publiques auront lieu également, pour inviter de façon plus approfondie un acteur. Parce que vous verrez, dans le débat public, on essaye toujours que l'expression de chacun soit la plus courte possible pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer à l'oral. Donc là, il y aura une réunion publique des acteurs où le grand public peut s'exprimer plus longuement sur son avis, ses positions, ses propositions.

Huit réunions thématiques. Vous voyez l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, le développement des TER, transports de marchandises, les enjeux environnementaux, aussi bien concernant le paysage, aussi bien écologiques. Les enjeux fonciers et d'urbanisme. Des ateliers pédagogiques, sur demande, ou si on aperçoit, au moment des premières réunions, qu'il y a des questions. Par exemple, sur le financement. Et on sera peut-être à même d'organiser un atelier pédagogique sur ces questions-là.

Treize réunions de proximité. Aix-en-Provence, Marseille, Paris, enfin les principales villes de la région. Et on peut déjà pratiquement rajouter Toulon et Antibes, dans lesquelles on risque de faire aussi une réunion de proximité.

Et ensuite, trois réunions générales de synthèse, également pour être au plus près du public, donc pour pouvoir leur retransmettre : qu'est-ce que nous, la Commission Particulière, on va mettre dans notre compte rendu ? Et la position des différents acteurs à la fin du débat, qui bien sûr peuvent évoluer au cours du débat.

L'objectif d'un débat public, c'est bien sûr de débattre, donc les opinions de chacun au début du débat peuvent être différentes au cours du débat et à la fin du débat, en écoutant les arguments de chacun.

Voilà un petit peu la présentation rapide. Vous voyez, j'avais à peu près vingt minutes, j'en suis à quatorze minutes, j'ai un petit peu d'avance. Donc ce que je vous propose, c'est que je réponde à deux ou trois questions, si vous en avez, mais pas sur le projet, sur le déroulement du débat public.

Monsieur ? Donc sur le débat public, sur cette démarche, pas sur le projet, vous aurez largement le temps après de poser vos questions sur le projet. Merci de vous présenter, votre nom, de quelle ville vous êtes, et si vous représentez un organisme ou pas.

Jean-Paul MENARD

Alors je suis Jean-Paul Ménard, ancien délégué pour les Alpes-Maritimes du Syndicat National des Usagers des Transports, et chargé de mission pour l'AEDTF. L'AEDTF, c'est l'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.

Alors ma question porte sur l'organisation générale du débat. J'ai appris tout à l'heure en arrivant que vous avez institué un système de questions-réponses ; je trouve que cela manque de spontanéité pour permettre au public de poser des questions oralement. Mais vous avez aussi prévu des auditions publiques, à la fois pour les acteurs et également pour le grand public. Alors est-ce que le grand public pourra lui aussi s'exprimer oralement ? Comment cela va-t-il se passer ?

Philippe MARZOLF

Merci d'avoir posé votre question. Les auditions publiques sont pour les acteurs mais également pour le grand public, il faut simplement s'inscrire. Vous demandez à la Commission ou au bureau d'être auditionné. Les questions-réponses, je le répète, il est important que tout soit par écrit. Ce n'est pas qu'il n'y a que les écrits qui restent, mais un petit peu. Donc en fin de compte, c'est important. Comme ce soir, vous êtes près de trois cents, vous pouvez poser trois cents questions, chacun une question, donc on ne pourra pas poser toutes les questions par oral.

Par contre, nous nous engageons, nous, la Commission, à ce qu'à toutes les questions que vous avez écrites ce soir, vous recevrez une réponse écrite, du maître d'ouvrage si vous posez une question sur le projet, ou de la Commission si vous posez une question sur le débat public. Donc c'est important que tout soit par écrit pour qu'on puisse après vous envoyer la réponse.

Une autre question, oui ? On va attendre le micro, parce que c'est important aussi, comme tout est enregistré, que vous vous présentiez, avec votre nom, parce qu'à la fin, quatre jours après la réunion, vous aurez tout ce qui a été dit ce soir.

Robert BRUGEROLLES

J'ai déjà suivi une petite réunion préliminaire sur ce sujet, qui a eu lieu à Nice, et là, la question que je me pose, c'est par rapport à Réseau Ferré de France. C'est-à-dire que dans le cas d'une entreprise totalement privée, elle peut faire du marketing, elle peut s'adresser, elle pourrait s'adresser directement à ses usagers, et mettre sur pied des réunions de ce type un peu partout en France, pour savoir, région par région, quels sont les besoins et faire de la même façon des auditions publiques.

Alors la question que je me pose, c'est : est-ce que c'est bien nécessaire de tout séparer, ou est-ce que là, c'est l'Etat en tant qu'actionnaire qui agit ? Ou est-ce que nous, nous sommes considérés comme des citoyens propriétaires de Réseau Ferré de France ?

Ca me paraîtrait intéressant de préciser ces termes. L'idée générale me paraît intéressante, elle me paraît nécessaire à faire actuellement, étant donné que personne n'y voit très clair, mais je crois qu'il faudrait aller plus loin, et se poser ces questions générales que je suis en train de poser. Voilà, merci.

Alors je ne vais pas répondre à la place de RFF par rapport à ça, mais quelques idées qui nous viennent comme ça. C'est certain que vous, citoyens, vous êtes propriétaires de RFF. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, on est en démocratie représentative. Vous avez élu des gens qui vont décider, par rapport à ces différentes décisions. Donc ça va être ces gens-là, le gouvernement en l'occurrence, le Ministre de l'Equipement, qui va décider à la fin du débat public, en fonction de ce qu'il aura entendu, tout ce qu'il pourra prendre pour continuer le projet. Ce qui veut dire quand même que c'est un Service Public, c'est une entreprise publique, donc moralement, elle a quand même à suivre ce qui va être dès lors de ce débat public, ou alors en tout cas de se justifier par rapport à, s'ils ne retiennent pas certaines options, dire pourquoi ils ne les retiennent pas. Nous, la Commission, nous sommes là pour vraiment veiller à ça.

Alors les démarches du débat public sont instaurées, elles sont dans la loi. Tout maître d'ouvrage qui fait un projet de plus de 300 millions d'euros doit à un moment donné saisir la CNDP, donc par contre, votre projet de dire : il faudrait que RFF passe dans les régions et demande les besoins de chacun ; bon, RFF peut le faire en tant qu'acteur et en citoyen. Mais je ne sais pas, si Monsieur RFF veut répondre par rapport ça ?

Michel CROC

Merci de me donner la parole. Oui, RFF exerce une mission au nom de l'Etat, et en votre nom à vous. Et en l'occurrence, la mission qui a été confiée à RFF, c'est de concevoir et de vous proposer, de proposer au débat un projet de ligne à grande vitesse en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Donc nous sommes là pour remplir cette mission qui nous a été confiée par l'Etat.

Philippe MARZOLF

Alors une dernière question. Monsieur ? Votre nom, votre ville, et si vous représentez quelqu'un ?

Robert BRUGEROLLES

On nous a organisé un processus. Je ne sais pas si vous êtes en train de me suivre. Parce que moi, c'est que j'ai entendu, c'est qu'il fallait poser des questions écrites. Mais je n'entends pas les questions écrites.

Philippe MARZOLF

Les questions écrites seront après.

Robert BRUGEROLLES

Bon, je croyais que les questions écrites étaient justement déposées avant.

Vous pouvez tout à fait actuellement écrire vos questions sur les formulaires, les donner aux hôtes qui vont les apporter en régie. Ca va être rentré dans un système pour qu'après, on puisse... Après que les différents interpellateurs aient parlé, vous pourrez poser après les questions du public sur le projet.

Par contre, régulièrement, après la présentation du débat, je prends quelques questions, après les interpellateurs comme les collectivités, on prendra quelques questions. Mais c'est après que vous aurez les questions du public.

Une dernière question ?

Jean-Philippe ISNARD

Merci, dit Monsieur Jean-Philippe Isnard, Président du Comité pour la [inaudible] Grasse. Vous avez parlé tout à l'heure de l'indépendance d'esprit de la Commission. Est-ce qu'on peut savoir d'où viennent les membres de cette Commission ? Est-ce c'est du domaine civil ou de l'administration ?

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Donc moi personnellement, je suis vice-Président de la Commission Nationale du Débat Public, j'ai été nommé pour cinq ans, irrévocable, et nous sommes vingt et un membres. Je suis d'origine associative, une association de gestion de l'environnement. Vous avez Didier Corot qui habite près de Toulon, qui est paysagiste. Vous avez Alain Ohrel qui est un ancien Préfet. Vous avez Olivier Klein qui travaille au laboratoire de l'économie des transports de Lyon, qui est un spécialiste des matières socio-économiques. Dominique de Lauzière qui est conseiller en communication. Et le cinquième membre, qui est Annie Canis-Miletto, qui est commissaire enquêteur de la région. Donc vous voyez des gens d'origines différentes.

Mais comme on a quand même une garantie que toute l'information soit diffusée, on a quand même quelques compétences, en interne, sur où est-ce qu'on peut trouver les informations, même si nous ne donnons jamais notre avis sur le projet.

Ca m'amène à une dernière information. Les indemnités, minimales bien sûr, des membres de la Commission, sont payés par la Commission Nationale du Débat Public. Leurs frais de déplacement également. Par contre, tous les frais d'organisation autres du débat public, tous les documents imprimés, même les cahiers d'acteur, tous les documents sont financés par le maître d'ouvrage. C'est lui qui propose le projet, donc c'est lui qui finance tous les frais d'organisation. Par contre nous, en tant qu'indépendants, c'est la CNDP qui nous indemnise.

Merci Messieurs dames. Donc maintenant, je vous propose qu'on écoute Réseau Ferré de France pendant 20 minutes, toujours avec l'ordinateur qui calcule, pour proposer ce projet. Et après, on passera aux interpellateurs.

.III Présentation du projet LGV PACA

Michel CROC, Directeur régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Réseau Ferré de France

Bonjour à tous. Je me présente, je suis Michel Croc, le Directeur régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur de RFF. Je vais rappeler et confirmer que RFF est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, autrement dit des 30 000 km de voies ferrées sur lesquelles circulent les trains.

Notre métier est d'exploiter et d'entretenir ce réseau ferré national, pour offrir des infrastructures de qualité aux entreprises de transport ferroviaire, aujourd'hui exclusivement la SNCF, demain probablement d'autres, pour permettre la bonne circulation des trains.

Mais RFF a aussi pour missions, et c'est pour ces missions-là que nous sommes là ce soir, d'agrandir le réseau par de nouvelles lignes. Donc nous sommes les maîtres d'ouvrage de ces nouvelles lignes, notre rôle est de les concevoir et de les réaliser.

C'est à ce titre que nous sommes responsables du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur qui est un projet majeur pour RFF. La France dispose déjà de 1 500 km de lignes à grande vitesse, contre par exemple 250 km pour notre voisine l'Italie. La décision de doubler ce kilométrage à une échelle de 10, 15 ou 30 ans a été prise par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire qui est, comme vous le savez, l'instance nationale qui prend les grandes décisions de ce type.

Ce Comité a prévu, en décembre 2003, la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires, dont le nôtre. RFF entend bien mettre en œuvre ce programme ambitieux. Actuellement, sa première concrétisation est la construction de la ligne à grande vitesse vers l'est de la France, Strasbourg et l'Allemagne, 300 km.

Mais pour revenir ici, sachez bien que nous sommes persuadés, nous voulons, nous souhaitons faire partager notre conviction, et vous interroger sur celle-ci, nous sommes persuadés de l'opportunité de réaliser la ligne Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Pourquoi cette conviction ? L'intérêt de ce projet est qu'il a une double vocation. D'une part, tout d'abord, le développement de la grande vitesse en Provence-Alpes-Côte-d'Azur afin de mieux relier la région aux autres régions européennes.

Deuxième vocation, l'amélioration des services quotidiens, les services de tous les jours, par la grande capacité. Grande vitesse, grande capacité, ça va être notre thème, nos deux thèmes principaux.

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce que nous avons été soutenus, le projet est soutenu par les partenaires et collectivités d'Etat ici présentes. Un vaste programme d'étude a été lancé, nous en présentons aujourd'hui les premiers résultats. Tous les éléments sont rendus publics. Sur les grandes feuilles de synthèse que vous avez, vous avez tous les éléments qui ont été étudiés. Mais le projet n'est pas bouclé, rien n'est décidé. C'est pour ça que nous sommes ici, dans ce débat : rien n'est décidé.

Nous attendons beaucoup de ce débat. Il est nécessaire pour conduire un projet mieux défini, un projet mieux compris, un projet mieux partagé, qui satisfera vos attentes, et qui aura de ce fait surtout les meilleures chances de se réaliser. Vos avis et vos remarques vont nous aider. Elles vont nous aider à franchir une nouvelle étape.

Je passe la parole à Bernard Gyssels qui est responsable du projet et qui va vous l'expliquer avec plus de détails.

Bernard GYSSELS, Chef de projet du Débat Public – Réseau Ferré de France

Bonsoir. Du point de vue ferroviaire, notre région souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille, et la saturation des voies ferrées existantes pénalise le développement des TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas seulement à la nécessité d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et Nice. C'est cette double vocation, de grande vitesse et de grande capacité, que je vais à présent vous présenter.

L'enjeu de la grande vitesse, c'est répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Aujourd'hui, Nice, sixième agglomération française, souffre plus que jamais de son isolement ferroviaire. Il faut plus de trois heures en train pour sortir des frontières régionales. A part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de huit heures. La Côte d'Azur est réellement coupée des grands axes européens.

L'enjeu de la grande vitesse, c'est aussi de rapprocher entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 h 20, de Marseille à Gênes en 6 heures et de Gênes à Barcelone en 14 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train, en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent.

La première ambition de la LGV PACA, c'est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, on gagnerait par exemple de 1 h 30 à deux heures sur le trajet Paris Nice. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne.

Comme on le voit, en comparant les zones bleues de ces deux cartes, à gauche sans LGV, à droite avec le projet, les grandes villes du nord de la France et de l'Europe se situeraient à environ quatre heures de la région. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet voitures augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, soit 60 km heure de moyenne.

On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture.

La seconde 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 ferroviaire où circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER, les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part, et à leurs vitesses différentes d'autre part.

L'ambition du Conseil Régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les sept à quinze minutes autour des grandes agglomérations. Il faudra passer deux fois plus de trains à cette époque. Une deuxième ligne permettra d'atteindre cet objectif.

Une ligne nouvelle permettra de libérer, sur la ligne existante, les capacités dont on aura besoin pour les TER, plus fréquents, et pour des trains de marchandises bénéficiant de meilleures conditions de circulation. Sur la ligne nouvelle, circuleront les TGV, bien sûr, mais aussi des trains inter-cités à grande vitesse, entre les agglomérations de la région, comme cela se fait par exemple dans d'autres régions. La LGV, projet de Grande vitesse et de grande capacité peut donc rendre le train nettement plus attractif, tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. Enfin, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER.

Sur les longues distances, que constate-t-on ? Près de 5 000 automobilistes par jour choisiront le train plutôt que la voiture. Et un million de passagers, chaque année, choisiront le train plutôt que la voiture.

Comment réaliser la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur ? Tout d'abord, en prenant en compte et en respectant l'environnement exceptionnel de cette région. Avec 4 millions et demi d'habitants, la région PACA est la troisième de France, elle compte trois des dix plus grandes agglomérations françaises avec Marseille, Toulon et Nice. L'habitat, aggloméré ou diffus, occupe un tiers de latitude. L'étalement urbain est un défi majeur pour l'insertion.

Les terres agricoles ne couvrent plus que 17 % de latitude contre 60 à l'échelle nationale, avec des cultures à forte valeur ajoutée, vins AOC, fruits et légumes, fleurs, huile d'olive. Préserver ces cultures est un deuxième défi pour la ligne à grande vitesse.

En outre, la région possède une biodiversité remarquable. C'est la région de France métropolitaine la plus dotée en espèces végétales et animales. 33 % de latitude est ainsi concerné par le réseau Natura 2000, contre 9 % à l'échelle nationale. La préservation de la ressource en eau a aussi une très grande importance.

Enfin, les paysages naturels et les patrimoines historiques sont exceptionnels. Il y a plus de 1 000 édifices protégés, et des sites mondialement reconnus, comme, pour en citer quelques-uns, la Sainte-Victoire et l'Esterel. La préservation des milieux naturels, du patrimoine et de la ressource en eau est le troisième défi pour l'inscription d'une ligne à grande vitesse.

Quels sont maintenant les différentes solutions pour mieux desservir notre région ? Nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles. Les scénarios de desserte sur un axe, desservant à la suite à Marseille, Toulon et Nice. Les scénarios deux axes de desserte, desservant d'une part Marseille, et d'autre part Toulon et Nice. Et enfin, les scénarios de desserte à trois axes, desservant séparément Marseille, Toulon, et Nice.

Les scénarios à un axe. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on desserre Toulon par le centre ou par le ventre de l'agglomération. A l'est de l'agglomération toulonnaise, un seul itinéraire a été identifié, il suit le sillon déjà occupé par la ligne ferroviaire et par les autoroutes A 57 et A 8. Il franchit ensuite l'Esterel pour se raccorder à la voie ferrée littorale, dans sa section à trois voies, entre Antibes et Nice.

Les scénarios à deux axes. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume. A l'est de l'agglomération toulonnaise, l'itinéraire se poursuit comme pour les scénarios à un axe de desserte.

Les scénarios à trois axes. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre Var.

Pour la branche de Toulon, un seul itinéraire a été identifié. Il consiste à suivre le site déjà emprunté par les autoroutes A 57 et A 8. Pour la branche de la Côte d'Azur, l'itinéraire consiste à franchir l'Esterel pour se raccorder à la voie ferrée littorale dans sa section à trois voies, entre Antibes et Nice, comme pour les autres scénarios.

Jusqu'où construire la ligne à grande vitesse ? La réalisation de la LGV PACA jusqu'à la troisième voie entre Antibes et Nice permet de résoudre les principaux problèmes de capacité du réseau ferroviaire de la Côte d'Azur.

Cette solution est représentée par la flèche rouge sur cette carte. Elle offre l'essentiel des gains de temps de parcours à destination de l'agglomération azurée. C'est la solution que nous proposons au débat.

Au-delà, chaque prolongement de 10 à 15 km coûte de l'ordre de 700 millions d'euros, pour seulement cinq minutes de gagnées. Un coût considérable pour un gain de temps modeste. Ces prolongements ne sont pas retenus à ce stade du projet.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus courts, les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et les coûts raisonnables, sont ceux de la famille à deux axes que je viens de vous présenter. Ceux qui suivent l'itinéraire du centre Var ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont ces trois scénarios que les partenaires du projet nous ont demandé d'approfondir, et nous allons les examiner maintenant.

Le scénario Nord Arbois A8 Nord Toulon Ouest Nice se débranche de la LGV Méditerranée au nord du plateau de l'Arbois en recherchant le jumelage avec l'autoroute A 8. Au-delà de Saint-Maximin, l'itinéraire s'infléchit vers Toulon, il s'insère sur le plateau de l'Issole puis débouche dans le sillon Permien au nord de l'agglomération toulonnaise, où se situerait la gare de Nord-Toulon. Ensuite, l'itinéraire suit le sillon Permien déjà occupé par l'autoroute et la voie ferrée. Enfin, il traverse le massif de l'Esterel et la Côte d'Azur pour se raccorder à la ligne existante. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 185 km de lignes nouvelles qui sont à construire, pour un coût de 5,4 milliards d'euros. Ce scénario permet de relier Toulon Paris en 3 h 05, Nice Paris en 3 h 40, et Marseille Nice en 1 h 10.

Le scénario Sud Arbois A8 Nord Toulon Ouest Nice se débranche au sud de la gare de TGV, puis rejoint l'autoroute A 8 à l'est d'Aix-en-Provence. Ce scénario est ensuite identique au précédent. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 180 km de lignes nouvelles qui sont à construire, pour un coût de 5,1 milliards d'euros. Ce scénario permet de relier Toulon à Paris en 3 h 10, Nice Paris en 3 h 45, Marseille Nice en 1 h 10.

Enfin, troisième scénario approfondi, Nord Marseille Nord Toulon Ouest Nice. Ce scénario prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille, en tunnel et en surface, et dessert en ligne une gare TGV souterraine. La LGV se poursuit au-delà d'Aubagne au sud du massif de la Sainte-Baume, elle s'insère dans la vallée puis débouche dans le sillon Permien, au nord de l'agglomération toulonnaise, où se situerait la gare de Nord-Toulon. Puis elle se dirige vers la Côte d'Azur à l'identique des scénarios précédents. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 175 km de lignes nouvelles qui sont à construire, pour un coût de 5,6 milliards d'euros. Ce scénario permet de relier Toulon à Paris en 3 h 15, Nice Paris en 3 h 50, et Marseille Nice en 1 h 00.

Je passe maintenant la parole à Gilles Cartier, Directeur régional de la SNCF.

Gilles CARTIER, Directeur Régional de la SNCF

Merci. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je voudrais remercier Monsieur le Préfet de région, et tout d'abord rappeler l'intérêt que la SNCF avait porté, au début des années 90, à ce projet. Souvenez-vous que nous avons étudié, certes plus à l'ouest de Nice que ce n'est le cas aujourd'hui, ce tracé et ce projet, et c'est dire l'intérêt que nous y portons en tant que transporteurs.

Je m'exprime effectivement ici en tant que transporteur, et même en tant que maître d'ouvrage des gares, dans la mesure où, si je cite l'exemple du TGV, à ce que rappelait Michel Croc, nous sommes, sur ce projet, le plus gros financeur, puisque nous apportons un milliard d'euros d'investissement, en matière de gares, en matière de matériels TGV, de rames, et en matière d'ateliers pour assurer la maintenance de ce matériel roulant.

Ce qui vient d'être présenté par RFF nous permet, nous, en tant que transporteurs et maîtres d'ouvrage des gares, de vous donner un aperçu de ce que peuvent être les services, donc bien évidemment l'essentiel de ce qui nous intéresse au premier chef.

Nous proposons une offre qui bien évidemment bénéficie au plus grand nombre, à une plus grande part de la population, et nous proposons une solution qui offre une alternative intéressante à la route et à l'avion, compte tenu par ailleurs des difficultés de ces secteurs.

Et enfin, nous n'oublions pas que les centres-villes restent pour nous très intéressants. C'est un avantage, encore du train, compte tenu du réseau existant.

Vous voyez donc ici le service qui repose sur la rapidité et la proximité, avec différents types de trains que nous appelons à différents de missions, qui sont repérées par des couleurs sur cette carte.

D'abord, la ligne bleue ciel. Il s'agit des TGV qui relient la PACA à l'ensemble des régions de France et de l'Europe. Ce sont évidemment des TGV qui vont rouler sur la ligne à grande vitesse, et qui ne vont s'arrêter que dans les gares situées sur la ligne à grande vitesse.

Enfin, deuxième grand type de TGV, ceux qui vont relier PACA à Paris. Il y en a de trois types. Les TGV qui vont relier Paris à Nice sans arrêt, qui sont donc indiqués, vous les voyez en rouge sur cette carte. Les TGV avec arrêt entre Nice et Paris, malgré tout intermédiaires dans certaines de ces gares. Et puis enfin, ceux qui continueront à desservir les gares existantes et la côte, donc Toulon, c'est la ligne rose, et le Chapelet, deux villes importantes, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, jusqu'à Nice ; donc c'est la ligne verte.

A partir de ce schéma, et des gains de temps, qui sont importants, vous le savez grâce à ce qui vient de nous être proposé, nous estimons à 3 millions de voyages ce que nous pouvons prendre comme hypothèse pour réaliser la desserte. C'est donc un nombre significatif de TGV supplémentaires qui vont être mis en œuvre. Vous les voyez ici.

Si nous prenons le cas de Nice, actuellement, nous avons onze TGV dans ce sens, six vont vers Paris, cinq vont vers les autres régions de province. Et vous voyez que nous multiplions par trois la desserte, avec trente-trois TGV, dont treize vers Paris et vingt vers la province.

Alors cette desserte, comme je l'indiquais, s'appuie sur les gares centres, mais également sur les gares nouvelles. Vous l'avez ici, d'une part au nord de Toulon, de façon à accroître le potentiel de desserte, et vous voyez que cette tâche verte illustre le fait que nous avons sensiblement augmenté la zone de chalandise par rapport à la gare actuelle Centre-Toulon. Une gare située dans l'est du

Var, aux environs des Arcs, qui elle-même s'adresse à toute la population indiquée en orange. Et enfin, une gare située dans le triangle Cannes Grasse Antibes, donnant la zone de chalandise rose.

Et nous avons là le constat, sur la base des hypothèses qui ont été présentées par Bernard Gyssels, que ces trois gares nouvelles sont pertinentes, puisqu'elles permettent d'obtenir 2 millions et demi de voyageurs par an pour Nord-Toulon, 1,1 million pour l'est-Var, et 1,2 millions pour l'ouest-Alpes-Maritimes, étant entendu que pour ce qui concerne Nice, ce sont plus de 3 millions de voyageurs qui seront attendus, en gare centre bien évidemment.

Voilà les conclusions de la SNCF sur la base de ce qui a été proposé.

Philippe MARZOLF

Oui, merci, vingt-quatre minutes, il faudra faire mieux la prochaine fois. Vous aurez tout le temps de parler quand vous aurez des questions du public, et vous verrez que les questions affluent, on a déjà plus de 20 questions qui nous sont arrivées.

Donc maintenant, je vous propose d'écouter ce qu'on appelle des interpellateurs, ce sont des représentants soit de collectivités, soit associatifs, soit de tourisme ou Chambres de Commerce et d'Industrie, qui vont vous expliquer leurs positions.

.IV Interpellateurs

Philippe MARZOLF

Merci Messieurs de respecter les sept minutes pour que tout le monde ensuite puisse s'exprimer et poser des questions.

Donc nous écoutons d'abord le représentant du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Patrick ALLEMAND, Premier Vice-Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur le Préfet de Région, Monsieur le Préfet des Alpes-Maritime, Monsieur le Président du Conseil Général, Monsieur le Sénateur Maire, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Messieurs les représentants des organisations syndicales, professionnelles et des Chambres de Commerce et d'Industrie, et Mesdames et Messieurs les Présidents des associations, et vous tous réunis ici pour ce débat public.

C'est une fierté bien sûr que de lancer ce débat public, c'est dire aussi combien ce projet se confond avec notre région qu'il traversera, vous l'avez compris, d'un bout à l'autre, des Bouches-du-Rhône à la frontière italienne.

Les enjeux sont particulièrement forts pour notre région, pour toute la région, et le débat qui s'ouvre est la première étape d'un processus long qui permettra enfin de poursuivre une œuvre engagée depuis maintenant bientôt trente ans, en amenant la grande vitesse au cœur des Alpes-Maritimes.

Il y a plus de quatre ans, où Michel Vauzelle était à Avignon pour l'inauguration du TGV Méditerranée, qui permet aujourd'hui à Marseille d'être relié à la capitale en trois heures, à 1 h 35

de Lyon, à 30 minutes d'Avignon, le succès de cet équipement, de la ligne comme des gares qu'elle dessert ne s'est pas démenti depuis.

A l'origine, au début des années 90, ce projet comportait des branches Var qui allait jusqu'à Fréjus, et pour laquelle des études de tracé avaient été engagées. A époque, l'absence d'un consensus et les coûts annoncés n'avaient pas permis de mener à terme cette partie du projet. Il a fallu attendre 1998 et les décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, reprises dans le contrat de plan Etat région, pour relancer les études sur ce projet dont l'objectif est de mieux desservir l'est du territoire.

Pour nous, cette ligne répond à trois enjeux majeurs. Premièrement, relier l'est de la région au réseau à grande vitesse nationale, car la LGV facilitera non seulement l'accès à Paris, mais également à Lyon, pour ne citer que les grandes agglomérations les plus peuplées du Nord.

Deuxième enjeu, c'est un maillon structurant de l'infrastructure permettant de relier entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gènes et Barcelone. Cela représente près de 20 millions d'habitants, et cela concerne la zone où les capacités d'accueil touristique sont les plus développées d'Europe. Cette ligne permettra donc de relier Nice à Montpellier, à Barcelone, mais aussi Toulon et Marseille aux grandes villes de l'Italie, Milan, Turin, Gènes. Cela suppose d'ailleurs que ce projet soit conçu pour être poursuivi plus tard à l'est de Nice. Il est d'ailleurs dommage que le dossier actuel soit très discret sur cette question alors que la LGV a vocation à structurer un arc méditerranéen dont l'Europe et nous avons besoin.

Enfin, troisième enjeu majeur, la ligne à grande vitesse Provence Alpes d'Azur permettra de mieux relier entre elles Nice, Toulon et Marseille. Relations pour lesquelles les temps actuels, en termes de parcours SNCF, ne sont pas attractifs du tout. C'est également pour nous une nouvelle façon de penser à l'évolution des comportements dans la région. Nice à une heure ou 1 h 10 à peine de la capitale régionale, cela devrait permettre enfin aux transports collectifs de gagner des parts de marché face à la route. Cela s'inscrit pleinement dans la politique régionale de transport que développe la région depuis 1998.

Cela aura d'ailleurs une conséquence majeure. C'est que des voies de chemins de fer en plus sont autant de possibilités supplémentaires de faire circuler des TER qui relèvent de la compétence régionale. La ligne à grande vitesse permettra dans certaines zones, en particulier sur la Côte d'Azur, d'améliorer sensiblement le réseau, de développer la fréquence sur les voies ainsi libérées, pour aller vers un véritable RER.

La ligne à grande vitesse constituera pour la population de la région, et aussi pour ceux qui viennent chez nous pour des raisons familiales, professionnelles, touristiques, et qui contribuent à notre développement économique, une offre crédible, alternative à la voiture et à l'avion.

Il s'agit d'un enjeu particulièrement important. Les infrastructures autoroutières sont surchargées et nos concitoyens n'acceptent plus, à raison, que soient construites des autoroutes qui blessent nos paysages et notre environnement, et détruisent le cadre de vie.

L'échéance de la saturation des aéroports de Nice, mais aussi de Marseille, approche, sans qu'il y ait, pour les raisons que je viens d'indiquer, de réelles perspectives de construction de nouvelles plates-formes aéroportuaires.

Enfin, la saturation du réseau ferroviaire me paraît plutôt augmenter de manière significative l'offre de services, surtout avec la cohabitation des trains circulant à des vitesses différentes. Et les travaux

qui sont prévus au contrat de plan, tant dans l'aire azurée que marseillaise, qui sont conçus pour le développement de l'offre TER ne permettront pas la circulation de nombreux TGV au-delà de Marseille. Cela démontre donc la nécessité d'une infrastructure nouvelle.

Les questions de pollution atmosphérique, avec les pics que nous connaissons chaque année, renforcent également notre volonté de voir réaliser ce projet, car il nous aidera à lutter contre cette pollution. Il faut que vous sachiez que le TGV Méditerranée permet d'économiser chaque année l'envoi dans l'atmosphère de 400 000 tonnes de gaz carboniques. Le grand projet qui nous réunit ce soir aura donc également des effets bénéfiques sur l'environnement et il convient de les valoriser.

Il faudra bien entendu apporter une très grande attention aux conditions d'insertion de la ligne dans l'environnement. Ce projet concerne en effet des paysages exceptionnels, des vignobles, des zones naturelles, riches à la fois par leur flore et par leur faune, mais il côtoie aussi des habitations. Tous ces aspects devront être pris en considération avec le plus grand soin possible tout au long du processus de réflexion et de réalisation.

Nous ne sommes aujourd'hui qu'au début de ce processus, et le débat public qui vient de s'ouvrir en est la première phase. Il porte sur l'opportunité du projet et sur ses principales caractéristiques.

Monsieur Philippe Marzolf, qui préside ce débat et que je salue, vous a précisé tout à l'heure les étapes de réalisation de ce projet. Après la remise du rapport sur le débat, et si, comme je l'espère, il est décidé de poursuivre le projet, il conviendra ensuite d'affiner les études, de retenir les variantes des tracés, d'engager la procédure de déclaration d'utilité publique, puis de réaliser les travaux au fur et à mesure que les financements seront mobilisés.

Il y a donc urgence à ne pas brûler les étapes. Prenons le temps de bien discuter des objectifs que nous attendons à signer à la ligne à grande vitesse, à l'opportunité de sa réalisation également.

Je sais que lorsqu'on parle de projets d'infrastructures qui touchent au patrimoine collectif, individuel, des craintes et des inquiétudes bien légitimes se font entendre. Mais il y a un temps pour chaque chose. Ce débat, c'est le tracé qui permettra d'étudier les différentes variantes qu'on vous a esquissées tout à l'heure, qui permettra d'apprécier et les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles en termes d'aménagement du territoire, d'économie, d'environnement, et de financement également. Mais ce débat viendra en son temps, et nous veillerons à ce que lui soient consacrés bien évidemment l'importance et le temps nécessaire.

Je souhaite que ce débat public soit l'occasion pour les habitants de la région, individuellement ou collectivement, de débattre librement et dans la sérénité des enjeux que représentent pour nous ce grand projet. Je crois à la force du débat public qui permet l'échange d'abord, la construction d'un point de vue partagé ensuite. La région en a l'expérience, elle a toujours fait en sorte que la population participe à la mise en œuvre de ses politiques. Je crois également au caractère rassembleur de ce projet dès l'instant et dès lors que chacun est convaincu que l'intérêt général est en jeu.

Pour conclure, je voudrais simplement remercier les membres de la Commission Particulière du Débat Public pour toute l'attention qu'ils vont bien pouvoir porter à ce que ces échanges se déroulent dans les meilleures conditions de clarté et de transparence, car on ne rappellera jamais assez que la première phase de cet échange, qui se prolongera certainement bien au-delà du mois de juin, doit porter essentiellement sur l'opportunité et sur les objectifs de ce projet. Je vous remercie.

Merci Monsieur Allemand, premier vice-Président, qui parlait au nom de Monsieur Michel Vauzelle.

Nous allons maintenant écouter Christian Estrosi, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes ; pour sept minutes alors que Monsieur Alaman a mis huit minutes et demi.

Christian ESTROSI, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

Monsieur le Préfet de région, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Monsieur le Sénateur Maire de Nice, et bonjour à chacune des personnes indiquées, pour gagner un peu de temps de parole.

D'abord, sept minutes c'est peu à côté du temps qu'il m'a fallu pour venir de Paris, et arriver en retard à ce débat public, puisque étant réservé sur le vol de 8 heures ce matin, je n'ai décollé qu'à 17h40. Et bien évidemment, si nous avions pu disposer du TGV, les conditions météorologiques auraient pu épargner un certain nombre d'hommes et des femmes qui se lèvent tôt et qui se couchent tard pour défendre la création de richesses et d'emplois, d'être une fois de plus pénalisés aujourd'hui dans cet extrême sud-est de la France.

Permettez-moi de rappeler qu'en 1992, le TGV Méditerranée, avec ses trois branches Marseille, Nîmes, Montpellier et Côte d'Azur, a été inscrit au schéma national des infrastructures ferroviaires. En 2002, la ligne nouvelle TGV a été mise en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Avignon, Aix-en-Provence et Marseille. Malheureusement, la branche Côte d'Azur, telle que prévu du nord-est vers les Alpes-Maritimes, n'était pas alors réalisée, car abandonnée lors des études devant les difficultés rencontrées sur l'ensemble du projet.

Si vous me permettez l'expression, on a alors coupé la branche pour sauver l'arbre. En quelque sorte, on a renoncé à la branche d'azur pour sauver la réalisation du TGV Paris Marseille. Cette décision prise au plus haut niveau national a été très préjudiciable à notre département.

Nous avons de plus raté l'occasion d'obtenir la réalisation d'une ligne à grande vitesse sans contribution financière des collectivités locales, donc du contribuable local, puisque le TGV Méditerranée a été le dernier financé totalement par l'Etat et la SNCF.

Aujourd'hui, nous n'avons donc plus droit à l'erreur. Et dans cet esprit, je me félicite à mon tour de l'ouverture de ces débats, et je veux exprimer ma totale confiance à Monsieur Philippe Marzolf.

Il nous faut cette ligne LGV pour la Côte d'Azur, car nous voulons faire un choix clair en faveur du ferroviaire. Nous ne pouvons nous satisfaire que 58 % de nos visiteurs viennent par la route, contre 15 % par le train. Ce choix en faveur du ferroviaire se traduit de deux façons. La grande vitesse par une ligne nouvelle pour les grandes distances, la proximité et la desserte du territoire pour les transports quotidiens, avec le développement des Transports Express Régionaux sur la voie classique.

Ces deux aspects sont étroitement complémentaires. Il nous faut cette ligne LGV car les Alpes-Maritimes, avec leur million d'habitants et leurs 8,4 millions de touristes, doivent, comme l'ensemble des grands territoires français, être raccordées au réseau LGV français européen. C'est une demande, voire une revendication vitale et totalement légitime pour notre département. Les sept

métropoles qui sont aujourd'hui en France les plus mal desservies par le rail ; Paris Nice actuellement en plus de 5 h 30, alors que Marseille Paris se fait en trois heures. Onze rames TGV relie la Côte d'Azur aujourd'hui, contre trente trois au minimum, une fois la nouvelle LGV ouverte.

Il nous la faut également pour, dans un deuxième temps, poursuivre vers l'Italie, Gènes et aussi Turin, et construire ainsi progressivement l'arc méditerranéen ferroviaire à grande vitesse Espagne France Italie.

Constitué en complément de l'axe nord-sud, un axe est-ouest également stratégique à moyen et long terme. Il nous faut garder à l'esprit cette deuxième étape, sachant que nos amis italiens ont pris de l'avance, puisqu'une ligne à grande vitesse, 200 km heure, devrait fonctionner entre Gènes et Vintimille dès 2009. Et d'ailleurs, lorsque je dis dans un deuxième temps, permettez-moi de vous dire que je n'écarte pas que nous ayons à nous mobiliser, Monsieur le Sénateur Maire de Nice, pour que ce soit peut-être dans un premier temps. Car dès lors qu'on nous promet un TGV Côte d'Azur, depuis Paris, à 2015 ou 2020, et que le TGV italien arrivera à Vintimille en 2009, pourquoi nous priver dans l'urgence de réaliser le raccordement pour la métropole azurée et Vintimille, ce qui nous permettrait déjà de disposer d'une ligne à grande vitesse, au moins vers l'Italie, dont nous récupérerions le plus grand bénéfice ?

Ainsi, si vous allez fixer des objectifs prioritaires pour ce projet, je dirais : une offre de transport TGV Côte d'Azur Paris Toulon Nice la plus performante possible, Nice Paris en 3 h 30, 3 h 40 maximum. J'insiste pour les trois communautés de destin entre Nice et Toulon sur ce projet, entre les Alpes-Maritimes et le Var, une offre et une desserte permettant un transfert global entre l'aérien et le ferroviaire, afin de donner les moyens à l'aéroport de Nice Côte d'Azur de se redéployer vers des liaisons européennes internationales indispensables au confortement de l'industrie touristique, première activité du département ; avec 3 000 100 de passagers par an, ce n'est pas moins de 33 % des trafics de l'aéroport qui est mobilisé par la ligne Paris Nice aujourd'hui.

Un projet prévoyant, en troisième position, et permettant ensuite la poursuite vers l'Italie et Gènes, mais en n'écartant pas ce que je viens d'évoquer, afin d'éviter la péninsularisation des Alpes-Maritimes. Et enfin, quatrième, un projet réaliste d'abord au niveau financier. Et cet aspect important, car ne nous y trompons pas, si cette liaison doit être une des plus fréquentées des lignes LGV, elle sera aussi forcément, vu les espaces traversés, des plus chères : de 5 à 7 millions d'euros. Et je vous rappelle encore une fois que si Marseille a eu son TGV sur le seul financement de la SNCF et de l'Etat, en ce qui nous concerne, désormais, c'est au prix de la participation lourde des collectivités territoriales que nous en disposons.

Ensuite, acceptable par les populations concernées respectant les zones urbanisées, les activités, les sites et les espaces sensibles. Et enfin, réalisable dans des délais corrects, tels que ceux mise en œuvre sur le TGV Méditerranée. TGV Méditerranée, 10 à 12 ans entre études et travaux, pour un achèvement donc, c'est ma demande, fin 2015, et non pas 2020 comme prévu dans le dossier.

Pour nous c'est à ces impératifs que doit répondre le projet LGV. C'est pourquoi si nous sommes en phase avec certaines propositions de scénario du maître d'ouvrage, et sur ce travail et cette démarche que nous avons soutenue et cofinancée, je ne saurais me satisfaire le dossier tel qu'il nous est présenté.

Le dossier de RFF mélange quelque peu les fonctions, et surtout confond les territoires déjà desservis et ceux non encore desservis par le TGV, ce qui, à mon sens, ne peut qu'amener de la contusion au débat. Le nom même du projet est signifiant : LGV PACA, alors que la moitié de la

région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est déjà desservie et qu'il s'agit aujourd'hui de desservir une partie du Var et la totalité du département des Alpes-Maritimes. Permettez-moi de vous dire que le TGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur est livré depuis 2002, et qu'aujourd'hui, ce n'est plus d'un TGV PACA dont il s'agit, et je regrette vivement que c'est ainsi qu'on l'a intitulé pour lancer ce débat public. Moi je viens aujourd'hui débattre d'un TGV Côte d'Azur, et pas d'un TGV PACA.

C'est pourquoi j'ai souhaité avec le Président du Conseil Général du Var, que ce projet devienne le LGV Méditerranée Côte d'Azur. J'ai souhaité aussi, avec le Conseil Général du Var, de pouvoir disposer d'une expertise ou du dire d'un expert sur les différentes solutions de débranchement depuis la ligne TGV habituelle Paris Marseille vers le Var et les Alpes-Maritimes, afin de bien apprécier les avantages et les inconvénients de telle ou telle solution et leur degré de pertinence et de réalisme par rapport aux fonctions fixées à cette infrastructure. Il ne s'agit pas, pour nous Alpes-Maritimes et Var, vous l'avez bien compris, d'une démarche critique ou polémique, mais bien au contraire d'une volonté de contribuer positivement de façon neutre et constructive à éclairage du dossier.

A cet égard, nous avons une exigence de franchise avec nos amis marseillais. Si le passage par Marseille permet d'arriver à Nice dans les mêmes conditions de temps, de coût et de fiabilité qu'avec des tracés plus directs, je ne vois pas pourquoi nous nous y opposerions. Si cela en revanche n'était pas démontré, il faudrait alors que tout s'accorde pour réaliser ce projet, qui est bien en priorité le TGV Côte d'Azur Paris Toulon Nice, et non une liaison régionale de proximité Nice Marseille. Mon rôle, notre rôle, vous le comprendrez, est, sur ce dossier comme sur d'autres, de servir et de défendre les intérêts des Alpes-Maritimes. Il me paraît, à cet égard, indispensable de disposer d'une évaluation technique et financière objective des coûts des diverses variantes.

Les variations considérables entre les études SLETEC de mai 2004 et janvier 2005, en ce qui concerne la traversée de Marseille et la plaine d'Aubagne, laissent en effet dubitatif. Le pire des tracés serait celui qui aboutirait à une explosion des coûts, remettant en cause la crédibilité du projet, son financement. Marseille dispose déjà d'un TGV, c'est une immense chance, ne l'oublions pas. Nous, nous n'avons rien. J'en appelle à la solidarité marseillaise pour que leur légitime appétit ne fasse pas tout échouer.

Alors, concernant votre département, tout aussi importante sera la façon dont il sera traversé et desservi. J'ai donc souhaité qu'une réflexion soit engagée entre l'ensemble de nos collectivités, pour qu'un consensus se dégage. Un certain nombre d'exigences majeures doivent être retenues.

Premièrement, le projet devra prendre en compte le caractère spécifique et la sensibilité de ce territoire à l'environnement exceptionnel, à l'urbanisation dense et aux contraintes fortes. Ainsi, un passage en tunnel sur des parties importantes du tracé sera inévitable, comme le seront l'insertion paysagère et le traitement des nuisances, notamment du bruit.

Deuxièmement, le projet devra desservir au mieux, et grâce aux transports collectifs, les populations, et répondre aux besoins de l'activité touristique. Ainsi deux grands espaces urbains doivent à notre sens être desservis directement. Une desserte directe de Nice, par la LGV rejoignant le réseau classique au plus près de Nice, et desservant un grand pôle TGV multimodal à Saint-Augustin, et poursuivant l'est, Monaco Menton Vintimille par la ligne actuelle dans un premier temps. J'insiste sur l'axe majeur et unique en France que représenterait une intermodalité totale avion, bateau, TGV, TER, TCSP et bus à Nice Saint-Augustin. Le positionnement européen international de Nice et des Alpes-Maritimes en serait considérablement renforcé. Une autre desserte directe de l'ouest du département, Grasse, Cannes, Antibes, réalisée par un débranchement LGV jusqu'à Cannes ou sur la ligne Cannes Grasse, permettant de desservir en direct Cannes puis

Antibes en rejoignant la voie littorale, et répondant notamment aux besoins spécifiques des activités économiques, touristiques et de congrès de cette zone mondialement connue.

J'ai demandé à RFF d'étudier plus finement cette proposition qui nous permettrait de mettre à disposition de nos populations des Paris Cannes à 3 h 30, Paris Antibes en 3 h 40, Paris Nice en 3 h 40, et Paris Menton Monaco à près de quatre heures.

Monsieur le Président, voilà ce que je voulais dès à présent apporter au débat. Nous aurons ensuite l'occasion de préciser tout cela, de l'expliquer et de le débattre. La LGV Côte d'Azur est un dossier départemental et régional, c'est aussi par son impact et sur le tourisme et les activités de haute technologie, un dossier et un projet national. Simplement, et c'est le mot de la fin, n'oublions pas que 20 millions de touristes par an viennent de France sur la Côte d'Azur. Ca n'est pas aujourd'hui le projet du TGV Côte d'Azur demandé par les citoyens des Alpes-Maritimes seuls, j'en fais appel, et nous en faisons appel, avec l'ensemble de mes collègues, des acteurs économiques et sociaux qui sont ici, du mouvement associatif et des bénévoles engagés, à ensemble des Français qui considèrent par millions que ce projet est beaucoup plus prioritaire que d'autres projets qui sont réalisés ou en cours de réalisation dans notre pays. Le TGV Côte d'Azur, ce n'est pas le TGV des Alpes-Maritimes, c'est le TGV de la France, tout simplement.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur Estrosi. 14 minutes ; mais je n'ai rien dit. Vous verrez dans le général de lancement, c'est vrai qu'à ce moment-là les acteurs plus les partenaires de RFF doivent s'investir ; dans les réunions de proximité, les temps seront plus courts.

Christian ESTROSI

Si c'est 15 ans, ça fait moins d'une minute par an.

Philippe MARZOLF

Tout à fait. On verra après si les citoyens ne seront pas mécontents. Mais bon, vous avez argumenté.

Monsieur Peyrat, c'est à vous de parler. Essayez de garder les 7 minutes.

Jacques PEYRAT, Président de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur

Oui, 7 minutes. 7 minutes et pas une de plus.

Bien, Monsieur le Préfet de région, que j'accueille très volontiers, Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes et toutes les personnes qui ont déjà été citées précédemment par ceux qui m'ont précédé, et vous, Monsieur le Président. Les 23 communes de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, qui représente 500 000 habitants, c'est-à-dire à peu près la moitié de la population du département, estiment que la réalisation rapide de la ligne à grande vitesse est indispensable pour favoriser l'accessibilité, dynamiser le développement économique, et par voie de conséquence, l'ensemble de la métropole Côte d'Azur et du département.

C'est, Monsieur le Préfet, vous l'avez dit, une importance stratégique, et je vous remercie de l'avoir dit, capable de mieux relier, cela a été dit, la Côte d'Azur aux autres métropoles européennes, desservir une destination touristique de l'Europe des plus importantes, réaliser le chaînon manquant de l'arc méditerranéen à grande vitesse, offrir une alternative compétitive aux navettes aériennes Paris Nice, proposer une infrastructure respectueuse du cadre de vie de la Côte d'Azur, et répondre aux directives et orientations des institutions nationales et européennes, en revitalisant le rail et en créant une complémentarité entre le rail et l'aéroport.

Pour cela, il faut privilégier un scénario. Le scénario que nous avons retenu, en ce qui nous concerne, c'est la création d'une liaison Paris Nice en 3 h 30. J'ai, à la région, Monsieur le Préfet, accepté 3 h 40 pour respecter la volonté des varois d'être pris en considération. Je ne pense pas, et je l'ai dit à nos amis de Marseille qui sont venus me voir tout à l'heure, qu'il faille augmenter d'une minute de plus le temps de transport entre Paris et Nice, et je souhaiterais que l'on puisse considérer le rail en liaison à grande vitesse comme un avion : on s'embarque à Nice, on sort à Paris, et vice versa, en 3 h 30.

Deuxièmement, une connexion entre le réseau ferroviaire actuel à proximité de Nice, vraisemblablement entre Cagnes-sur-Mer et Antibes, mais surtout, j'ai souffert de voir les tracés, là, aboutissant à l'ouest de Nice, alors que je crois qu'il faut le fixer sur le site et le pôle multimodal de Saint-Augustin, prévu d'ailleurs au contrat de plan Etat région, autorisant aussi bien l'accès à la LGV à l'est du département, dans l'attente d'une liaison à grande vitesse avec l'Italie, qui n'est pas encore envisagée à ce jour, et je reprends le propos du Président du Conseil Général : il me paraît tout aussi important de l'envisager, de le préparer, et de le fixer d'ores et déjà dans l'avenir. C'est une condition je crois *sine qua non* de la volonté de réaliser tout ceci.

L'enjeu. L'enjeu, c'est de se mobiliser. L'agglomération azurée, cinquième aire urbaine de France, sera, en 2010, la seule métropole française à plus de 5 heures de Paris par voie terrestre ou ferrée, sans aucun débouché ni avec les régions frontalières, l'Italie du nord, ni avec les régions européennes du nord, ou les métropoles régionales de l'ouest. Et nous avons des handicaps. Handicap du rail, vous l'avez déjà signalé. Handicap de la route, elle est en voie de saturation : 120 000 véhicules par jour, parmi lesquels 12 000 poids lourds, avec une augmentation de 7 %, régulièrement, par année, avec quelquefois des pointes jusqu'à 50 %. Et notre aéroport international, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, qui lui aussi, avec 2,2 % d'augmentation par an, va vers la saturation. Il nous faut réaliser la LGV le plus vite possible.

Alors il y a des conditions de réussite. Ces conditions de réussite, je les énumère, c'est : une métropole Nice Côte d'Azur reliée à l'Europe de la grande vitesse afin de sortir de son isolement, qui n'est pas ce que l'on dit, et afin d'avoir un raccordement tant au sud qu'au nord ; un temps de parcours, je le répète, de 3 h 30, voire 3 h 40, mais sans un once de plus, bien évidemment ; une alternative réelle aux navettes aériennes quotidiennes entre Nice et Paris, faute de quoi nous serons dans la saturation complète bien avant l'échéance fixée pour la réalisation de la LGV ; le renforcement du pôle multimodal de Saint-Augustin à entrée de la plaine du Var, territoire à très fort enjeu économique, et même stratégique, ce futur pôle où il y aura le TER, la ligne de tramway, un parc de stationnement relais, et qui permettra de relier directement le TGV à l'aéroport international de Nice Côte d'Azur ; des délais raisonnables de réalisation, car c'est une course de vitesse entreprise contre l'enclavement, et j'ai peur moi aussi que l'enclavement soit réalisé avant que l'on ait pu faire et achever la liaison à grande vitesse ; une rentabilité à sauvegarder, avec 3 millions de passagers, et on m'avait dit 5 millions pour l'ensemble, mais 3 millions c'est déjà une bonne chose. Cela intéressera des acteurs privés pour arriver à un partenariat public privé qui permettra aux collectivités publiques de moins s'investir, même si je retiens ce que vient de dire

Christian Estrosi, après tout il m'apparaîtrait normal que Marseille paye un petit peu plus que les autres dans l'ensemble de cette volonté. Et je crois, une union, par-dessus tout, à préserver entre nous toutes et entre nous tous.

Je suis assez heureux, en janvier 2003, il y a presque deux ans maintenant, d'avoir réalisé la totalité de l'union politique, politicienne, entre les gens de gauche et ceux de droite, entre les politiques et les socioprofessionnels. Comme Monsieur le Préfet, nous l'avons fait pour la métropolisation, où là, sous votre gouverne, nous avons signé le complément de ce TGV, à moins que le TGV ne soit le complément de la métropolisation, entre vous-même, le Conseil Général, les quatre communautés d'agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Centre Hospitalier Universitaire et l'université ; et l'agence d'urbanisme. Cette union est nécessaire et impérative, parce qu'il y a une autre menace sur nous tous, hormis la division, c'est la concurrence redoutable qui existe en France entre les autres demandeurs de ligne LGV. Et il est évident, comme cela était le cas naguère, mais un naguère assez proche, que l'on puisse, sur la division, trouver une bonne raison de ne pas faire le TGV de la Côte d'Azur, le TGV de la France.

Alors faisons-le le plus vite possible, que Monsieur le Président du Conseil Général ne mette plus en avion des heures pour venir, alors que vous, en 3 h 30, vous nous l'offrez. Je retiens 3 h 30, et c'est autour de cela qu'il faut se battre.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

8 minutes 40, merci Monsieur Peyrat.

Si les interpellateurs qui devaient s'exprimer me le permettent, je vous propose qu'on prenne les trois premières questions pour que le public puisse s'exprimer.

Donc la première question, la numéro un ? Noël Perna, est-ce que vous voulez bien vous lever ?

Noël PERNA

Noël PERNA, association Région Verte. Nous, en ce qui nous concerne, le TGV et les trains à grande vitesse, nous nous sommes déjà préoccupés de ces problèmes dans les années 70. Ce que nous avons souhaité à l'époque déjà, c'est qu'il y ait une ligne à grande vitesse qui passe par Aix et qui aille directement sur Nice, en s'arrêtant vers les Arcs ; avec des correspondances pour l'est varois, Draguignan, Saint-Tropez, Saint-Raphaël.

En ce qui concerne le double effet routage, nous avons déjà demandé à l'époque qu'il passe, pour desservir l'Italie du nord, par les Alpes.

En ce qui concerne le réseau SNCF sur les sites sensibles et en milieu urbain, le réaliser en tunnel ou en couverture transparente intégrée au paysage.

En ce qui concerne les poids lourds vers l'Italie du sud par voie maritime, le TER, c'est une priorité absolue, en site propre. La ligne SNCF existe sur deux voies, il faut augmenter les fréquences pour en faire un vrai tram-train du littoral, sans attendre la création de la troisième voie. Le littoral est saturé, il est bloqué, la circulation routière du littoral, il suffit qu'il y ait 10 cm de neige pour que tout soit bloqué.

Merci, je suppose que c'est plutôt un avis. Je rappelle que dans le processus et dans la démarche de débat public, toute personne a la possibilité de faire une contribution écrite. Donc si vous avez des contributions écrites avec des arguments et des propositions, n'hésitez pas à nous les envoyer à la Commission, ils seront rendus publics sur le site Internet, et ils seront également diffusés à tous les acteurs du débat.

Je pense qu'il n'y a pas d'autre question, donc on passe... C'était un avis, plutôt ? Ou vous voulez que RFF vous réponde ? Non, donc je vous propose que l'on passe à la deuxième question. Monsieur ?

Monsieur SARFATY

Ivan Serfaty, de l'association de Défense des Sept Communes. Comme vous l'avez demandé, nous avons posé strictement des questions, nous n'avons pas d'avis aujourd'hui à donner. Ce n'est pas que l'on n'en ait pas.

La première question, c'était : considérant ce qui s'est produit ailleurs dans ce domaine, quelles seront les conséquences de l'arrivée du TGV en 3 h 40, plutôt que 5 h 15 aujourd'hui, dans les Alpes-Maritimes, premièrement sur le coût du foncier, sur la spéculation immobilière, sur l'évolution de la démographie et sur la qualité de vie des habitants ?

Deuxième question, est-ce que l'étude sur le TGV peut montrer de manière claire ce que l'ensemble de la population de la région PACA, et non pas une minorité, aura à gagner dans sa vie courante dès lors que le TGV Paris Côte d'Azur sera en fonction ?

Et la dernière question : sachant que 100 % des chantiers entrepris voient leur budget augmenter fortement, si non doubler, nous demandons à intégrer ce paramètre dans les prévisions du coût des travaux. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci pour les questions pour RFF. Je fais juste une petite introduction. Vous avez parlé des enjeux du foncier et de l'urbanisme, je vous rappelle qu'il y aura une réunion thématique à Draguignan le 12 avril, et également il y aura deux réunions sur l'environnement, la culture, les paysages, le patrimoine, à Toulon. Et également, les risques, les nuisances et les milieux naturels le 7 avril.

Par contre, RFF, si vous voulez répondre sur ces différentes questions ?

Bernard GYSSELS

Merci. Je vais répondre à votre première question sur les effets de la ligne à grande vitesse sur le coût du foncier et la spéculation immobilière. Une ligne à grande vitesse, ça a des effets sur le foncier. Mais ce sont des effets qu'on peut qualifier d'indirects, c'est-à-dire qu'elle n'a pas à elle seule des effets sur le foncier, sur le coût, sur la spéculation immobilière, sur le développement. Il y a des gares TGV, comme celle de Mâcon ou comme la gare d'Amiens, autour desquelles rien ne se passe. Il n'y a pas d'évolution des prix, il ne se passe rien.

En revanche, il y en a d'autres où les prix augmentent fortement. Mais il semble que l'augmentation des prix et le développement et la pression autour d'une gare TGV sont plutôt liées à une dynamique qui s'est installée autour de la gare, et cette dynamique dépend ensuite des politiques mises en place par les collectivités.

Ce que nous croyons, c'est que les collectivités peuvent très bien avoir des politiques accompagnant l'installation d'une gare, qui permettent un développement mesuré, un dynamisme contenu, et il existe aussi des instruments contre la spéculation foncière qui doivent permettre de réguler les effets et d'avoir les positifs plutôt que les négatifs.

Alors la deuxième question concerne les coûts qui sont annoncés. Je crois que ce qu'il faut préciser aujourd'hui, c'est que les coûts qui sont annoncés correspondent au stade des études. Et ce sont des études qui restent, comme nous le précisons tout à l'heure, des études avant d'être des études préliminaires, ce sont des études de faisabilité, puisque nous précisons que ce sont des couloirs qui ont été identifiés, et c'est dans ces couloirs que nous avons réalisé des estimations.

Donc ces estimations permettent essentiellement de comparer les différents scénarios entre eux. Mais bien sûr, il faudra attendre des études préliminaires pour, au fur et à mesure que les études et détails avanceront, on ait des coûts plus précis. Ca, je crois que c'est une règle classique dans l'évaluation de ces projets.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle également que vous avez toujours la possibilité de demander à la Commission de rencontrer le maître d'ouvrage, et vraiment de lui poser des questions plus techniques.

Monsieur SARFATY

Ce qu'on peut établir en théorie, c'est d'incorporer le paramètre dépassement dans le projet, car dans tous les projets, il y a des dépassements.

Bernard GYSSELS

A ce stade, nous avons pris des estimations prudentes, et un certain nombre de personnes l'ont évoqué aussi tout à l'heure. Mais ça constitue une bonne base de départ.

Gilles CARTIER

Monsieur le Président, je voudrais simplement ajouter qu'avant d'être directeur régional de la SNCF, j'ai été directeur de la ligne nouvelle TGV Méditerranée. C'était un projet qui était estimé à 25 milliards de francs, et il s'est construit 200 millions en dessous du prix attesté par la Cour des Comptes. Donc tous les projets ne sont pas que des projets qui dépassent.

Philippe MARZOLF

On prend la troisième question. Monsieur Jean-Paul Sauzet ?

Oui bonsoir, Association CALMA, c'est une association qui milite pour l'enfouissement de la voie ferrée, notamment sur la partie Antibes.

Alors j'avais deux questions, mais vous avez déjà répondu en partie à l'une. La première, c'était pour m'étonner et déplorer qu'il n'y ait aucune réunion sur la ville d'Antibes.

Philippe MARZOLF

15 avril.

Monsieur SOZEDDE

Alors apparemment la ville d'Antibes s'est réveillée, mieux vaut tard que jamais.

Et la deuxième question, c'est l'impact sur la ligne historique, qui date comme vous l'avez dit de 1860, qui est resté pratiquement identique depuis cette époque, et qui est, notamment sur Antibes parce que ce n'est pas tout à fait le cas à Cannes ou en d'autres endroits, une vraie cicatrice urbaine qui coupe la ville en deux, qui est un vrai problème, au-delà de la SNCF, un problème urbanistique.

Donc est-ce qu'il n'est pas possible d'envisager, dans le processus de mise en œuvre de LGV PACA, l'enfouissement de cette voie historique, notamment sur la partie antiboise ?

Bernard GYSSELS

Ce qu'on peut préciser aujourd'hui, c'est qu'il faut une deuxième ligne pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Donc si l'on souhaite effectivement enfouir la ligne actuelle, ça veut dire qu'il faudra réaliser deux lignes nouvelles.

Je pense que l'ensemble des éléments qui sont apportés conduisent à un projet de lignes nouvelles, et comme nous le précisons, on maintiendrait la ligne classique sur laquelle on pourrait développer des TER, et les trains de fret également. Je crois qu'après, ça devient un coût de réalisation.

Sur le coût, oui, on pourra apporter des précisions. Mais si vous voulez, si vous supprimez la voie littorale, ça revient à doubler le projet.

Philippe MARZOLF

Pouvez vous passer un micro à Monsieur ? Pouvez-vous vous présenter, votre nom ?

De la salle

C'est en rapport avec l'accroissement que vous annoncez pour le trafic de fret. Si vous voulez faire passer ça sur les lignes actuelles, on va souffrir. Parce que 45 % de plus annoncé, plus ce qu'il y a actuellement, je vais vous dire, pour ceux qui habitent à côté, je pense qu'ils peuvent revendre tout de suite leur appartement.

Philippe MARZOLF

Je rappelle également qu'il y aura une réunion thématique sur le transport de marchandises, justement. Ce sera des questions qui viendront bien sûr si on développe le transport de marchandises sur la ligne classique.

Quelqu'un veut répondre ?

Michel CROC

Nous passons la parole à Lise MERMILLOD, notre spécialiste du fret.

Lise MERMILLOD

Oui, je voulais juste préciser que sur la croissance de trafic fret qui est prévue à l'horizon 2020 sur la ligne classique, il s'agira surtout d'un meilleur remplissage des trains, et pas d'une augmentation forte de la circulation des trains sur la ligne.

Philippe MARZOLF

Je vous propose, après ces trois premières questions, qu'on repasse la parole à nous interpellateurs, et je passe la parole à Jean-Raymond Vinciguerra, qui est le Président départemental de FARE Sud. Sept minutes maximum.

Jean-Raymond VINCIGUERRA, Président départemental de FARE Sud (Fédération d'Actions Régionales pour l'Environnement) pour les Alpes-Maritimes

Pour faire simple, bonsoir à toutes et à tous. Le débat public consiste à débattre de l'opportunité d'un équipement pour notre région, et singulièrement pour nos deux départements. C'est-à-dire pour la Côte d'Azur. Et nous aurons ensuite à réfléchir à l'insertion de cet équipement. Et ce ne sera pas le moindre problème.

Ce débat, à nos yeux, aurait dû être précédé d'une réflexion sur le projet de développement de la Côte d'Azur. Ce débat préalable n'a jamais eu lieu. Il eut pourtant été correct de raisonner à partir d'un projet de territoire, et d'avancer en concertation publique ayant étudié le ou les équipements susceptibles de mieux accompagner ce projet, et de programmer alors, pourquoi pas une LGV, mais pourquoi pas autre chose. Donc nous sommes réduits à débattre d'un équipement, et non pas d'un projet de développement.

Si je fais cette réflexion au préalable, c'est pour affirmer une idée simple, qu'il faudrait ériger en principe : on ne gère pas un territoire sans ses habitants. Un équipement ne peut pas se programmer sans la population de son territoire. Et au tout premier chef, il faut s'imprégner de l'idée que cet équipement sera réalisé pour les habitants de ce territoire, et qu'il sera avant tout à leur service. Il ne s'agit pas seulement de consulter la population pour bien voir si cet équipement leur est profitable ou pas.

Si l'on note ces deux règles, il faudra alors éviter deux erreurs. La première serait celle d'un tracé dévastateur pour les sites de ce territoire. Les contraintes de temps et de courbe de ce type de voies ferrées s'accroissent assez mal du relief de notre moyen pays. Tout le monde en convient mais personne ne donne de solution.

La deuxième erreur serait de se laisser aller à une certaine complaisance pour les tropismes divers, notamment celui de la capitale. Et ça, il nous semble que tout le monde donne dans ces travers-là. Nous, non.

En positif par ailleurs, il faudra sans cesse garder à l'esprit les apports bénéfiques de la LGV pour nos deux départements. D'une part le recours à l'avion pour les distances courtes et moyennes représente une débauche inconsidérée d'énergie, cela le rend de plus en plus insupportable pour l'aire niçoise. La LGV ouvrira un choix.

Les dessertes régionales sont certes en cours de renforcement, il faut remercier le Conseil Régional, mais elles ont besoin d'une profonde restructuration pour créer le berceau d'une ligne à grande vitesse facilement accessible et utilisable par tous.

La LGV implique une accentuation de l'effort sur le TER si l'on ne veut pas qu'elle débouche sur une débauche routière. Une ligne à grande vitesse, selon nous, doit permettre de procéder à un double transfert modal : de l'avion vers le rail à grande vitesse, de la route vers le rail par le réseau régional.

D'autre part, dans la mesure où il est envisagé de créer une infrastructure nouvelle, celle-ci doit être pensée de façon à permettre également un troisième transfert modal de la route vers le rail, en ce qui concerne le transport de marchandises. La ligne à grande vitesse devra donc être mixte, faite pour les voyageurs ou permettre l'utilisation des voies courantes pour y passer plus de fret, le département je crois ne s'en portera que mieux.

Compte-tenu de ces préalables, nous donnons à délimiter le cadre à l'intérieur duquel doit s'inscrire ce projet de ligne à grande vitesse. Cela se résume à l'impératif de ne pas céder aux mythologies diverses en matière d'aménagement du territoire.

Le département serait enclavé ; certes, avec un aéroport international, une autoroute, une ligne de train qui existe déjà, c'est un enclavement parfaitement relatif.

Ces départements, et celui du Var, souffrent effectivement d'un risque d'encombrement routier, mais le problème est interne. La LGV n'est pas une réponse à ce problème-là. La LGV ouvrira seulement un choix modal différent. C'est tout. Le problème interne d'encombrement doit être réglé par d'autres moyens, notamment des TER et le transport collectif.

D'autre part, Nice n'est pas forcément la seule localisation obligée de la gare départementale de la ligne à grande vitesse. Je dis bien : pas la seule. Je ne dis pas que ça n'est pas la gare, je dis que ça n'est pas la seule. De même que ce département n'a pas forcément vocation à se soumettre à une desserte directe de Nice, si cette desserte directe implique le sacrifice des sites de ce département.

A l'inverse, la gare principale du département, celle qui marquera la fin du parcours à grande vitesse, doit se situer sur le parcours littoral, là où se trouve l'infrastructure régionale existante majeure, de manière à permettre une desserte directe des centres des grandes villes par les TER vers la gare LGV.

Il n'est pas possible d'envisager la répétition dans les Alpes-Maritimes de l'expérience négative de la gare de l'Arbois. Les gares dans les champs de betterave ou dans les vignobles n'aboutissent qu'à l'accroissement de la circulation routière, le modèle est complètement contre-productif.

Enfin, nous tenons à dire qu'il y a une forte contradiction à demander un équipement pour des raisons qui tiennent à l'activité touristique et à accepter en même temps que les impôts du territoire soient sacrifiés à la réalisation de cet équipement. La réduction des temps de parcours, que tout le monde demande, ne justifie certainement pas le sacrifice du territoire et de ses sites. Ni à nos yeux, ni pour le bien-être de sa population.

Nous sommes là pour rechercher des convergences, mais ces principes-là, nous y tenons. Dans cette optique, nous donnons à réaffirmer que c'est le transport qui est au service du territoire, et pas le territoire au service de transport.

La ligne à grande vitesse n'est pas une fin en soi, car les coûts ne sont pas seulement financiers, ils se calculent en coûts environnementaux, ils se calculent en coûts sur les sites, ils se calculent en coût de développement durable. Et je pense que ces termes-là doivent être pris en compte au même titre que les coûts financiers.

Ces principes qui valent pour le département, pour nos deux départements, valent aussi pour la région. Ce qui nous amène à préciser des grandes orientations pour l'insertion de la LGV dans le territoire régional. Et pour que cette insertion se fasse encore une fois au premier chef au bénéfice de la population régionale.

Les principales villes. Leurs centres doivent être desservis en continuité de ligne. Nous refusons une desserte de Toulon en décrochement d'une ligne principale à destination de Nice. Ce serait à la fois préjudiciable à Nice et à Toulon. L'intérêt des deux villes est lié.

Le cas de Marseille mérite une approche différente, mais comparable. Même si l'on peut envisager la réalisation d'un bi-passe, qui permette d'éviter la ville de Marseille pour certains services directs, Paris Lyon Toulon Nice, comment refuser de relier les deux grands centres régionaux Toulon et Nice à la ville de Marseille ? On a parlé d'intercité tout à l'heure.

Marseille doit être considéré comme un point d'articulation de la LGV, qui n'a pas vocation systématique à s'inscrire dans un schéma en étoile, dont le cœur serait Paris, et Lyon une simple étape comme à Marseille.

Il n'est pas scandaleux de penser qu'une LGV Nice Marseille Montpellier Toulouse Bordeaux pourrait voir le jour. Un axe LGV transversal et non pas en étoile est certainement à envisager. Il est sans doute aussi envisageable de commencer la structuration d'un axe ferroviaire Gènes Nice Barcelone ; Marseille et systématiquement sur le chemin. Que je sache, l'heure est à la décentralisation, alors soyons cohérents.

Les idées qui furent l'apanage d'un Philippe Auguste ou d'un Paul Bert constituent peut-être aujourd'hui une vision un peu obsolète, et Paris n'est pas forcément le centre du monde.

Pour conclure, et pour des raisons de minutage, je ne reprendrai pas l'énumération des principes qui président à votre réflexion, je n'énumérerai pas à nouveau nos recommandations. Nous sommes là, je le répète, dans le but de rechercher des convergences.

Mais si nous constatons que nos principes étaient rejetés, toutes nos recommandations absolument pas prises en compte, alors nous serions amenés à rejoindre le groupement de ceux qui refusent tout, et nous nous mettrions à leurs côtés pendant les propositions qui seraient trop opposées aux nôtres.

Souhaitant ne pas devoir en arriver à ces extrémités, nous attendons une écoute et un respect mutuel constructif, pour un débat dont le but sera le bien public. Une fois tout cela dit, il nous reste à les mettre en jeu.

A votre intention, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, que le présent débat se déroule sur l'excédent modèle des débats parfaitement menés en son temps par Gérard Courcelles, et pas sur le contre-exemple manifeste qu'a constitué le débat du port de Nice. Mais à regarder la manière dont le débat se passe ce soir, je pense que nous sommes sur la bonne voie.

Dans cet espoir, je vous souhaite, Monsieur le Président, un débat serein, et je vous souhaite à tous un débat constructif et fructueux.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Ce que j'ai toujours l'habitude de dire : les débats publics sont faits par les acteurs. Donc quand ça se passe bien, c'est que les acteurs se respectent, s'écoutent et se parlent. Quand ça ne se passe pas bien, c'est peut-être que le projet est plus délicat, plus difficile, et qu'il y a un autre problème.

Je vous propose maintenant une petite intervention sur le projet territorial. On peut penser ça aussi comme vous ; la loi, pour l'instant, ce ne sont que sur des projets d'infrastructures, même s'il peut y avoir des problématiques, et d'ailleurs, on vient, à la CNDP d'être saisis pour organiser un débat public relatif à la gestion des déchets sur le terrain.

Par contre, je vous rappelle qu'à Nice, ici même d'ailleurs, le 31 mars, il y aura une réunion thématique sur la LGV PACA et le développement territorial de la région, donc il faudra bien voir le projet de la région dans lequel s'inscrit cette LGV.

Je vous propose maintenant d'écouter Eric Gasperini, qui est le Président du GIR MARALPIN, pour également sept minutes alors que Monsieur Vinciguerra a mis neuf minutes.

Eric GASPERINI, Président du GIR MARALPIN

Merci. Je vois que tout le monde dépasse, je vais essayer d'être plus bref et de vous interpeller, puisque c'est l'objet ce soir, sur quelques points qui nous paraissent importants.

Le groupement de réflexion que je préside, et au nom duquel je m'exprime, est une association qui a comme caractéristique d'être franco-italienne. Elle est complètement transfrontalière, nous avons d'ailleurs un bureau annexe à l'université de Gènes. Elle est composée d'universitaires mais également de chercheurs, d'experts, de présidents et de responsables d'associations, et nous essayons depuis longtemps, elle a bientôt 10 ans, de réfléchir sur toutes ces questions de

l'aménagement du territoire, des transports, de toutes ces infrastructures qui nous concernent dans ce débat.

Alors ce que je voudrais dire, mais excusez-moi, j'ai été encore plus impoli que les autres qui ont pris du temps, je n'ai pas salué, comme j'aurais peut-être dû le faire, les Préfets, les Présidents, les élus, Mesdames et Messieurs.

Très brièvement, il y a trois points qui me paraissent, dans les semaines ou les mois à venir, devoir être regardés un peu avec plus de précision peut-être que dans le rapport préliminaire, qui est un rapport qui est intéressant, déjà riche, accompagné de tout un ensemble d'annexes et qui montre que ce travail préalable, je crois, est un travail de qualité.

Le premier point, parce que là aussi, plusieurs orateurs l'ont exprimé, mais qui nous semble quelque chose d'essentiel, c'est qu'il faut bien, même s'il s'agit d'un projet français, même s'il est porté par des acteurs qui sont Réseau Ferré de France ou la Société Nationale des Chemins de Fer, que l'on s'inscrive dans une dimension totalement européenne.

Alors d'autres associations ou d'autres cahiers d'acteurs l'ont déjà souligné. Je crois qu'il faut sans doute, alors qu'il est encore temps, bien à la fois réfléchir dans cette optique européenne, méditerranéenne, et également songer à mobiliser des moyens, ou associer et faire en sorte que les instances communautaires puissent là-dessus aussi bien prendre en compte cette infrastructure essentielle. Parce qu'elle s'inscrit bien effectivement non pas simplement dans une relation Paris Nice, Paris Nice c'était la ligne historique, je pense qu'aujourd'hui il faut qu'on réfléchisse autrement. Bien sûr que les relations avec Paris continuent d'être importantes, mais nous sommes une métropole qui a une vocation à être une métropole régionale européenne, et donc les relations avec Turin, Milan, Barcelone ou Madrid sont des relations tout à fait importantes aussi, et je crois qu'il faut bien que nous réfléchissions dans ce cadre-là en mobilisant tous les moyens nécessaires. Donc ça, c'était le premier point, ça a été dit.

Mais je voudrais tout à fait m'associer aussi à cette idée que dès maintenant, dès l'étude, Nice ne doit pas être un terminus, il faut que l'on réfléchisse sur cette partie, au moins jusqu'à Vintimille, puisque les Italiens, effectivement ça a été souligné, nous devancent de quelques années.

Il faut peut-être aussi que l'on envisage, y compris dans les localisations des gares, sur lesquelles nous allons revenir, ce qui sera peut-être un jour, et tout à l'heure, Monsieur le Préfet disait qu'on réfléchit à plusieurs siècles, à une relation rapide et directe avec Turin. C'est un projet qui pour le moment n'est plus en cours, mais je crois qu'il faut aussi pouvoir l'inscrire. Donc ça, c'est un premier élément important. On a une carte de France, on a une relation privilégiée Paris Nice, réfléchissons au-delà. C'est le premier point.

Le deuxième point concerne justement la localisation des gares. Plusieurs orateurs ont aussi évoqué ce qui est une caractéristique française, c'est que la ligne à grande vitesse s'est largement organisée autour de gares nouvelles et de gares très extérieures aux murs des villes traditionnelles.

Là encore, puisque nous travaillons beaucoup avec les Italiens, le cas italien nous semble tout à fait intéressant à regarder de près. Les lignes à grande vitesse italiennes, qui ont un peu moins de vitesse que les nôtres, sont pratiquement dans toutes les grandes agglomérations, que ce soit Turin, Milan, Bologne, Florence, des lignes qui passent au travers des cœurs historiques des villes.

Et ça, ça nous semble quelque chose d'important, parce que bien sûr qu'il faudra peut-être des gares intermédiaires sur le parcours, pour desservir ces zones de chalandise qu'on nous proposait, mais en

tout cas pour les points caractéristiques, c'est-à-dire Marseille, Toulon et Nice, il nous semble très important de concevoir et d'organiser la gare au cœur de la ville.

Alors ensuite, c'est un problème de localisation. Nous avons nous-mêmes, au sein de notre association, des débats, des convictions, des certitudes. Ce qui est sûr, c'est que Saint-Augustin, qui a été maintes fois évoqué, peut certainement être un lieu tout à fait adapté, mais nous proposons aussi de réfléchir sur une localisation encore plus centrale, en tout cas des localisation plus excentrées.

Donc en ce qui concerne Nice, une réflexion qui permette de bien prendre en compte l'idée, pour nous essentielle, que ces gares nouvelles qui accueilleraient des milliers de passagers, vont être, comme les gares historiques des siècles passés, un lieu essentiel en termes de projets urbains et d'aménagement du territoire.

Donc nous proposons de réfléchir de façon très intense. Effectivement, les gares betterave, comme on les appelle parfois, ne nous semblent pas forcément la solution la plus pertinente. Nous souhaitons qu'il y ait là-dessus une réflexion très approfondie.

Le troisième point concerne le fait que pour nous, en liaison avec ce qui a été dit, l'accélération et l'intensification de l'utilisation des terrains régionaux, mais également parce que les débats, celui-là mais le prochain sur un contournement de l'autoroute, sont des débats très liés, que l'on intègre dans la réflexion la question du trafic poids-lourds, qui, sur l'axe littoral, est en augmentation constante, et que l'on réfléchisse effectivement à ce que constituerait le sous-coût d'une ligne mixte.

Vous l'avez indiqué dans le rapport. C'est vrai que cela nécessite sans doute, par rapport à un tracé exclusivement voyageur, des coûts supplémentaires. Je rejoins ce que disait mon prédécesseur, c'est qu'il faut considérer et calculer tous les coûts, pas simplement les coûts de l'exploitant ou les coûts de production, mais l'ensemble des coûts sociaux liés, et à ce moment-là permettre, dans une voie complètement nouvelle de bout en bout, de pouvoir organiser un système d'autoroute ferroviaire qui déchargerait d'autant le trafic autoroutier et de poids-lourds ; ça nous semble quelque chose qui mérite d'être largement étudié.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci en tout cas d'avoir respecté le temps : sept minutes et dix secondes.

Pour le transport de marchandises, je le rappelle, ce n'est pas que je fais de la publicité pour le débat public, mais bien sûr, il y a une réunion thématique sur le transport de marchandises où l'on parlera de ces différentes questions entre autres.

Je vous propose, en attendant les deux derniers interpellateurs, de prendre de nouveau trois questions de la salle. Le premier numéro, on va passer la parole à Jean-Claude Froment. Nous avons aussi plus de 50 questions ce soir.

Jean-Claude FROMENT

Après consultation du dossier qui nous était confié, j'ai constaté que parmi les trois types d'itinéraire qui nous étaient proposés, tous s'arrêtaient aux confins de l'Esterel et qu'après, ce n'était plus une ligne typiquement LGV, c'est-à-dire une ligne intermédiaire en termes de vitesse et de performances, qui reliait le littoral à travers un tunnel pour rejoindre Cannes et Antibes, et puis ensuite emprunter la troisième voie.

Je me suis étonné de ne pas trouver, dans le dossier, une solution alternative qui permette de relier directement, et c'était l'objet de ma question, les confins de l'Esterel, la région du Muy où arrivait la LGV en provenant de l'ouest, directement vers Nice pour conserver cette liaison et les caractéristiques de vitesses qui sont propres à une ligne LGV.

Cette proposition supposait la création, comme prévu dans le projet, d'une gare intermédiaire à l'ouest de Nice, que l'on aurait pu situer entre Grasse et Cannes.

L'avantage d'une ligne en moyen pays permet de découpler le trafic qui est concentré actuellement sur le littoral, en évitant les aléas techniques toujours possibles ou les aléas climatiques qui ne manquent pas d'arriver chaque année, compte tenu de la dégradation du littoral entre Antibes et Villeneuve. Si un aléa climatique ou technique intervenait sur la bande littorale, ce seraient les trois voies, je comprends la troisième voies dans mon hypothèse, qui seraient bloquées, et il n'y aurait plus du tout de TGV. Une ligne directe par le moyen pays permettrait de proposer une solution alternative en cas d'incident sur la voie littorale.

On pourrait de cette façon relier Nice à Paris dans les meilleurs délais, 3 h 30, avec une halte minimum à l'ouest. Et pour les communes comme Nice et Cannes qui désireraient être desservies, on pourrait utiliser comme aujourd'hui le réseau classique sur la portion Nice Antibes Cannes, et à partir de Cannes, par une bretelle, rejoindre cette ligne de moyen pays, pour continuer dans le trajet à la vitesse TGV.

Mais là, ma question est donc : pourquoi pas de solution alternative dans le moyen pays ?

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Justement, la Commission a reçu un projet de cahier d'acteur de votre association que nous éditerons.

Jean-Claude FROMENT

Là, j'ai aussi un résumé de la proposition. Si vous voulez, je peux vous le déposer aussi.

Philippe MARZOLF

Très bien, merci. RFF, si vous voulez répondre ?

La réponse que l'on peut faire, je propose, si c'est possible, de repasser la carte des scénarios à deux axes, où l'on a l'ensemble des scénarios dans cette famille. Et là, je ne sais pas si on va voir, mais pour que la présentation soit bien précise, nous avons plusieurs hypothèses à partir du débranchement sur la LGV Méditerranée. Voilà, sur cette carte.

Donc vous voyez toutes les hypothèses de débranchement. C'est un projet avec une vitesse minimale de 300 km heure, donc tous ces couloirs sont à grande vitesse, et vous constatez qu'à partir de Nord-Toulon, cette gare au nord de Toulon qui était envisagée lors du Comité d'Orientation, à partir de cette gare, vous voyez qu'il y a un seul couloir en direction des Arcs et du Muy, et qui se prolonge ensuite pour rejoindre la ligne classique entre Antibes et Nice.

Et ce couloir a les mêmes caractéristiques qu'une ligne à grande vitesse, et il permet justement d'apporter une réponse au problème de déplacement que nous avons évoqué tout à l'heure.

Donc ces caractéristiques-là, avec un positionnement comme vous l'évoquiez, d'une gare qui a été envisagée, qui pourrait se situer dans le secteur Cannes, Grasse. Donc je rappelle que c'est une hypothèse de travail, qui a été retenue à ce jour, mais que l'intérêt du débat, c'est d'étudier et regarder toutes les autres possibilités.

Philippe MARZOLF

Il me semble que la question était aussi dans le moyen pays et pour arriver à Nice, et pas seulement le moyen pays du Var.

Bernard GYSSELS

Alors sur cette carte figurent les prolongements possibles du projet. Et j'ai précisé tout à l'heure que le projet proposé par RFF, c'est représenté par le couloir rouge sur cette carte. Et différents types de prolongements ont été étudiés.

Et vous voyez qu'une deuxième possibilité irait jusqu'à l'entrée de Nice, Nice Ouest. C'est une autre hypothèse qui aujourd'hui n'a pas été retenue, mais qui a été regardée et pour laquelle nous avons un certain nombre d'éléments, et notamment, ce que je précisais lors de la présentation, qu'à chaque fois, par rapport au projet retenu, on suivait la ligne à grande vitesse. Bien évidemment, compte tenu du relief, le coût est augmenté d'autant, avec des gains de temps de parcours qui sont modestes.

Philippe MARZOLF

Ce que je vous propose, je pense que vous pouvez rencontrer RFF, leur expliquer clairement votre projet.

On va prendre la prochaine question. Cinquième question, Christine Vialatte.

Bonsoir. Je ne connaissais pas la question de Monsieur Froment, excusez-moi, et je ne me contente pas de la réponse qui a été donnée, donc je vais quand même poser ma question.

Messieurs, envisagez-vous de faire une section en tout-terrain entre Antibes et Nice, en abandonnant l'idée d'une troisième voie ferrée en surface ? Actuellement, les TGV roulent à 120 km heure en agglomération.

D'autre part, personne n'a évoqué ici le problème de l'érosion maritime sur la RN 98. Merci de me répondre.

[Applaudissements]

Bernard GYSSELS

En ce qui concerne le projet de troisième voie, je rappellerai qu'il a été déclaré d'utilité publique en septembre 2003, et qu'il répond vraiment à un besoin pour développer le trafic TER. Donc c'est un point important, et qui est nécessaire dans l'exploitation du réseau ferroviaire. Donc cette troisième voie est très, très utile.

Quand vous parlez de la mise en souterrain entre Antibes et Nice, vous savez que le secteur Cannes Antibes est un secteur qui est à double voie aujourd'hui, et que tout projet doit tenir compte de ce secteur qui n'a que deux voies. C'est pour ça que le projet retenu aujourd'hui par RFF va sur la troisième voie, de façon à pouvoir accepter tous les types de circulations qui sont prévus.

Philippe MARZOLF

Il y aura une réunion de proximité à Nice, je vous propose qu'à ce moment-là, on parle vraiment des questions de proximité de Nice. On n'a passé que cinq questions.

De la salle

Et la réponse ? On n'a pas la réponse !

Philippe MARZOLF

Madame qui avez posé la question, vous êtes satisfaite de la réponse ?

Christine VIALATTE

On nous a vendu les projets de troisième voie pour avoir un TER au quart d'heure ou moins, parce qu'effectivement, cette troisième voie était absolument nécessaire à une espèce de liquidité du circuit.

Cette troisième voie, maintenant vous mettez les TGV dessus, vous rajoutez l'augmentation du fret qui est absolument nécessaire ; croyez-vous que nous allons gober le fait que nous aurons des TER

au quart d'heure, et même moins, sur cette troisième voie si vous l'utilisez pour les TGV, compte tenu du fait que quand vous mettez des TGV, vous supprimez des trains de nuit ? Ce que nous disons, c'est qu'il y a incohérence.

Ou il y a une troisième voie et on met un train, à condition que la troisième voie continue à exister sur la RN 98, compte tenu de l'érosion maritime, où rien n'est prévu sur ce plan ni sur le prochain plan pour protéger cette voie ; donc prévoyez-vous qu'effectivement nous puissions accepter que cette troisième voie soit créée et que vous y rajoutiez ensuite une LGV ?

Nous n'aurons pas les fréquences horaires que vous annoncez si vous mettez tout ce que vous avez prévu sur cette troisième voie. Il nous faut cette troisième voie en souterrain, et garder les deux voies classiques pour effectivement les TER et les frets, jusqu'à ce qu'il y ait une ligne mixte. Je vous remercie.

[Applaudissements]

Bernard GYSSELS

Je voudrais revenir sur le développement des marchandises. On vous a précisé tout à l'heure qu'il n'était pas prévu que le nombre de trains de fret augmente. Et aujourd'hui, par rapport au nombre de trains qui circulent, il n'y a pas d'augmentation prévue à long terme sur le nombre de trains de fret. Et ça, nous l'avons précisé.

Donc cette troisième voie est bien nécessaire pour le développement du trafic TER. Et pour arriver à faire passer effectivement l'ensemble des TGV qui seront mis en service à l'horizon 2020, il faut bien sûr venir le plus loin possible sur cette troisième voie. Et c'est pour ça que le projet précise que nous venons nous raccorder sur la section à trois voies.

Jean-Claude FROMENT

Il me semble, Monsieur Gyssels, qu'il y avait une question précise : est-ce que vous pouvez garantir qu'il y ait un TER au quart d'heure, même avec le TGV qui passe par la troisième voie ?

Bernard GYSSELS

Bien sûr. La capacité permettra d'assurer ce service.

Intervenants dans la salle

Faux, c'est faux !

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît, je vous propose, ils vont l'écrire, tout est écrit, tout est enregistré.

Je renvoie également aux études qui ont été réalisées par Réseau Ferré de France, et qui sont à disposition sur le site de la CPDP.

Philippe MARZOLF

Et je vous rappelle que toutes les études sont également disponibles dans la version papier dans les trois bureaux, Marseille, Toulon et Nice. On reviendra certainement sur cette question.

Je vous propose qu'on prenne la sixième question avant de passer la parole à nos deux derniers interpellateurs.

Jean-Pierre ESTELA

Bonsoir, Jean-Pierre Estela. Le MNLE participe activement à tous les débats publics, et bien que marseillais, j'ai, sur les recommandations de la Commission Particulière, tenu à être présent à Nice pour écouter les gens des Alpes-Maritimes. Puisqu'il me semble que l'un des enjeux majeurs du projet LGV, appelons-le PACA pour le moment, serait effectivement de relier une ligne de Gènes et de Barcelone, et donc de créer une liaison ferroviaire de grande capacité, permettant de désenclaver à la fois Nice vis-à-vis du nord de l'Europe, c'est-à-dire Paris et les villes comme Bruxelles, et puis en même temps de réaliser cette fameuse radiale entre l'Espagne, la France et l'Italie, que tout le monde appelle de ses vœux, y compris la Commission européenne, parce que je crois savoir que ce type de schéma a été repris dans le Livre Blanc.

En ce qui me concerne, la question que je pose, puisque j'aurai l'occasion de nombreuses fois de m'exprimer sur l'avis que nous avons sur ce projet, elle s'adresse aux niçois, aux gens des Alpes-Maritimes et à RFF : quelles sont les négociations, quelles sont les discussions que vous avez avec la partie italienne pour justement que ce barreau soit un barreau international ? C'est-à-dire qu'il y a de prévu ? Alors je sais bien que la distance entre Nice et Vintimille n'est pas très importante, mais quelles sont les modalités pour raccorder et permettre aux TGV italiens de circuler en France, et aux TGV français de circuler en Italie ?

Puisque nous avons la SNCF, et nous avons Monsieur Cartier, je lui rappelle, et il le sait d'ailleurs, que toutes les fois où la SNCF a réalisé des coopérations transfrontalières, elle a créé, me semble-t-il, une compagnie mixte. C'est le cas entre la France et l'Allemagne, c'est le cas entre la Belgique et la France, et c'est le cas entre l'Angleterre et la France. Alors ça porte des noms exotiques : Vitalys et autres.

Est-ce que vous, SNCF, vous avez éventuellement prévu de réaliser une compagnie entre la France et l'Italie pour faire des TGV mixtes ? Merci de me répondre.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci de la question. Monsieur Jean-Marie Bertrand, qui arrive un petit peu en retard aussi à cause des questions des neiges parisiennes ; la réponse à cette question ?

Jean-Marie BERTRAND

RFF entretient des liens constants avec son homologue italien. Nous avons d'ailleurs une filiale commune sur laquelle nous construisons le futur tunnel de Fréjus.

L'Italie est un de nos collègues qui a un des chantiers de construction de réseau à grande vitesse le plus important en Europe, avec trois grands axes. Un axe Turin Milan Vérone. Un deuxième axe : Milan Florence Rome Naples. Et, prévu au schéma LGV italien, un axe Gènes Milan Turin.

Et le projet PACA, pour nous, s'inscrit clairement dans une perspective européenne qui associe les Italiens côté oriental, et l'Espagne, autre pays très actif en matière de développement de grande vitesse.

Et bien sûr, nous prenons en compte le maillage et les raccordements des trois réseaux de grande vitesse du sud ; quatre en réalité puisqu'il y a aussi le réseau portugais qui est en train de se bâtir, de se connecter au réseau espagnol.

Alors ces contacts se traduisent entre autres par des discussions sur le schéma entre Gènes, le tronçon entre Gènes et Nice, et le dernier contact a été réalisé par Michel Croc, le Directeur régional de RFF pour PACA, qui a notamment rencontré son homologue italien.

Michel CROC

D'ailleurs, je vais faire un peu de publicité pour le débat, puisque j'étais mardi 1^{er} à Rome, et j'ai rencontré le Directeur des investissements de RFI, et il sera présent à la prochaine réunion à Nice à l'audition publique du jeudi 17 mars, donc il pourra parler des projets italiens. Il reviendra aussi à Marseille le 29 mars, pour la réunion sur l'arc méditerranéen.

Et enfin, pour répondre à Monsieur Estella, j'ai rencontré aussi à Rome le Directeur de la stratégie de Trenitalia qui m'a dit que s'il y avait une liaison à grande vitesse telle que nous la projetons, il imaginait très bien qu'il y ait de l'ordre déjà de, disait-il a priori, quatre allers et retours par jour entre l'Italie et l'Espagne à travers la Côte d'Azur.

Gilles CARTIER

Oui, je voulais confirmer à Monsieur Estella effectivement que la politique de la SNCF est bien de jouer la coopération avec les grands opérateurs historiques. Notamment, concernant le TGV. C'est ainsi que, comme vous le rappeliez, nous exploitons les réseaux en direction du nord de l'Europe, c'est le cas également de la prochaine ouverture en 2007 de la ligne à grande vitesse européenne.

Et le moment venu, effectivement, quand les projets de Jean-Marie Bertrand et Michel Croc vont voir le jour, si la SNCF peut toujours être le transporteur favori des français avec ses collègues de Trenitalia, et bien effectivement, nous continuerons dans cette voie.

Je vous propose d'écouter les deux derniers interpellateurs avant de revenir à des questions. On passe la parole à Gaston Franco, qui est le Président du Comité régional de tourisme Côte d'Azur, donc sur les questions du tourisme.

Gaston FRANCO, Président du Comité régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur

Avec plaisir, Monsieur le Président. Monsieur le Préfet de région, Monsieur le Préfet, chers amis, il est difficile d'intervenir dans les derniers sans éviter les redondances. Je vous apporte le témoignage des professionnels du tourisme de ce département, mais en rebondissant d'abord sur la remarque, tout à l'heure, de mon collègue du Conseil Général, Jean-Raymond Vinciguerra.

Il est clair que nous ne voulons pas, au Conseil Général des Alpes-Maritimes, mener un développement sans les gens de ce pays. Donc nous en profiterons pour mettre fin à cette espèce d'opposition, où l'on dirait que d'un côté, il y a des hôteliers, il y a des restaurateurs, il y a des gens qui profitent, entre guillemets, du tourisme, et puis il y a les autres, qui le subissent.

Alors nous allons lancer, puisque le principe en a été voté, ce qu'on appelle un audit identitaire. Nous aussi, nous allons organiser, Monsieur le Préfet, le débat public dans notre propre département. Quel type de développement voulons-nous ?

En tout cas, ça ne sera pas de nature, je pense, à remettre en cause le principe de l'attachement des professionnels du tourisme de ce département à la réalisation la plus rapide possible de cette ligne à grande vitesse. Nous y voyons bien sûr énormément d'avantages, et nous ne pouvons que regretter tous les retards qui ont été accumulés.

Je me souviens d'ailleurs, à un moment donné, puisque j'ai eu l'honneur de représenter ce département au parlement de la France, qu'il y a une dizaine d'années, je dînais en face du directeur général de la SNCF. Et le directeur général m'a dit, au cours de la discussion : vous savez, Monsieur le député, un jour le TGV finira bien par arriver à Nice ; et l'on y aura été pour rien. Et bien ce soir, je suis fier, parce que peut-être que j'y aurais apporté ma petite contribution. Il disait cela bien sûr pas contre moi, mais il voyait le désordre de la représentation parlementaire de ce département, qui n'était pas capable de parler d'une seule voix.

Ce soir en tout cas, je ne sais pas si ça va durer, nous avons une tribune quasiment unanime, à quelques nuances près, mais je crois que sur l'essentiel, nous sommes d'accord. Et de cela, je crois qu'il faut qu'on se félicite. Parce que qui prendra la responsabilité historique de saboter ce projet, comme nous l'avons fait pour le tunnel de Mercantour, ou de la politique sur le port de commerce ?

Je crois qu'il faudra que nous prenions clairement, devant nos concitoyens, nos responsabilités, et que peut-être certains d'entre nous nous interpellent pour nous dire ce que nous avons prévu pour l'avenir de ce département.

En tout cas, les professionnels du tourisme sont résolument favorables, vous l'avez bien compris, à la démarche.

Mais j'ai bien aimé la façon dont ce soir, et nous ne l'avons pas réputé, le projet a été pesé. Ce n'est pas le bout de la France qu'il faut désenclaver, on peut se considérer comme étant le bout de la

France, mais aussi comme le début de la France ; c'est-à-dire la porte d'entrée de l'Italie. Et je suis de ceux, au Conseil Général, qui militent depuis très longtemps pour la création d'une Euro-région.

Nous nous sommes opposés, bêtement je pense, pendant des décennies avec Marseille, qui roulait quand même dans une autre catégorie. Et je pense que nous aurions pu enrichir la destination en nous rapprochant résolument de nos amis italiens, ce qui nous aurait d'ailleurs permis de bénéficier de tous les crédits européens.

Donc il est clair que pour nous, l'Italie nous intéresse, et ne renouvelons pas l'erreur qui a été faite au moment de la discussion sur le Mercantour : il fallait que ça passe au bord de la mer, et fallait que ça passe en haut, un peu plus haut. Toujours est-il qu'il n'est pas passé du tout, il est passé plus haut c'est vrai, et aujourd'hui, il va rejoindre Turin avec Lyon.

Donc une volonté des professionnels, c'est sûr. Une volonté de redonner à la destination sa réputation internationale. Aujourd'hui, c'est l'aéroport international de Nice Côte d'Azur qui continue à tracter la destination. Mais nous avons besoin du train.

Nous en avons besoin parce que le train est devenu un moyen moderne de faire venir des gens, et puis parce que le train nous permettra peut-être de mettre enfin en synergie Nice, Cannes et Monaco ; y compris pour nos visiteurs. Plutôt que de les entasser dans des autocars pour les trimbaler d'une ville à l'autre et de leur faire partager l'asphyxie de notre circulation, peut-être serait-il plus utile, et notamment à l'occasion de grands congrès, de mettre réellement en synergie nos villes, et à ce moment-là, de les traiter comme des habitants de ce pays.

Voilà ce que les professionnels du tourisme pouvaient apporter à ce débat. Ca n'a rien d'original, mais en tout cas sachez qu'il y a urgence. Notre destination ne fait pas l'économie de la concurrence internationale. Aujourd'hui, de grandes parts de marché partent à Barcelone ou ailleurs, villes qui ont su peut-être, dans d'autres domaines aussi, mieux s'équiper que nous.

[Applaudissements]

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur Franco. Vous avez parlé cinq minutes et 10 secondes.

Maintenant, je passe la parole à Dominique Estève qui est le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur.

Dominique ESTEVE, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, il me semble impératif, dès l'ouverture de ce débat public, afin de bien cadrer les enjeux, de dissiper tout malentendu, de répondre une fois de plus à la question de fond suivante : à quel objectif ce projet de ligne à grande vitesse doit-il répondre en priorité ?

S'agit-il, comme nous l'avons lu dans les documents du débat public, d'un projet de ligne à grande vitesse PACA reliant Marseille Toulon et Nice ? Ou bien s'agit-il de désenclaver durablement la Côte d'Azur, une aire qui s'étend, je vous le rappelle, de Hyères à Menton, et de la relier à la capitale comme à ses clientèles internationales, en nous connectant enfin au réseau européen à grande vitesse, 150 ans après l'arrivée du train ?

A cette question, notre Chambre de Commerce et d'Industrie, au nom des entreprises des Alpes-Maritimes, répond très fermement et sans aucune ambiguïté : la LGV Côte d'Azur doit relier en priorité Toulon, Cannes et Nice à Paris, mais aussi à Barcelone, à Gènes, comme à l'Europe du Nord et à leurs clientèles internationales. Il en va de notre avenir économique.

Les secteurs moteurs de notre économie sont en effet liés à notre accessibilité et à notre rayonnement européen et international. Cela est vrai pour le tourisme, comme on vient de le dire, pour notre pôle de compétences écologiques, avec notre pôle industriel, ainsi que pour toutes les activités induites, directement ou non.

Depuis 50 ans, notre aéroport joue le rôle de porte d'entrée internationale pour la Côte d'Azur et Monaco. Il accueille aujourd'hui plus de 9 millions de passagers par an, dont 56 % de passagers internationaux. Il y a 15 ans, en 1990, nous en étions à 5,9 millions de passagers, dont 38 % seulement à l'international. Ces chiffres du passé doivent nous aider à nous projeter dans les 15 ans à venir.

Combien de passagers pourrons-nous accueillir à l'horizon 2015-2020 ? Nous serons limités par la capacité limitée de la plate-forme, notamment du fait des contraintes en matière d'environnement et de desserte, hélas toujours essentiellement routières à ce jour.

Il faut que le TGV Paris Nice Europe du nord soit compétitif vis-à-vis de l'avion, qui restera attractif pour ceux qui veulent faire l'aller-retour dans la journée, voire la demi-journée. Mais il faut aussi favoriser un report de voyageurs de l'aérien vers le ferroviaire, et permettre ainsi la libération du créneau pour les liaisons internationales, mais également transversales ou nationales.

Dans le cadre de la compétition internationale qui se joue avec d'autres territoires, pour maintenir la place qui nous revient, il faut que notre département dispose d'une desserte intermodale moderne, associant rationnellement réseaux aériens, ferrés, routiers et maritimes.

Nous avons ici à Nice une opportunité unique en France de créer un centre multimodal où les passagers pourront passer de l'avion au TGV ou au TER, au tramway et au bus, aux routes vers les moyens et nouveaux pays comme à l'autoroute, et enfin, aux navettes maritimes.

Si nous voulons réussir ce challenge, le cahier des charges de la LGV Côte d'Azur doit respecter sept priorités. La première d'entre elles, je tiens à le redire, ce sera de respecter l'environnement, la qualité de nos sites, la qualité de vie de la Côte d'Azur. La ligne devra faire l'objet d'une insertion exemplaire, car notre département comme celui du Var, a basé depuis toujours son attractivité sur sa qualité de vie et sur ses sites. C'est également une exigence forte et légitime des acteurs tant économiques que politiques, comme de nos concitoyens, dont l'adhésion est indispensable à la réalisation de notre projet.

Seconde condition ou priorité, s'intégrer dans le réseau TGV européen. On l'a dit, nos voisins italiens sont en train de construire un réseau qui reliera Gènes à Milan en 2013, c'est-à-dire avant la réalisation de notre projet. Milan sera alors la porte d'entrée de l'Italie vers les réseaux TGV Suisse, Autriche, Allemagne, autrement dit vers des clientèles essentielles pour nous.

En parallèle, la modernisation de la ligne Gènes Vintimille permettra de circuler à 200 km heure à l'horizon 2010. De l'autre côté, vers l'Espagne, ce projet doit nous relier plus rapidement à la Catalogne vers Barcelone. Aujourd'hui, il faut 9 heures pour aller à Barcelone, demain, nous devons en être à 4 h 30.

Troisième priorité, être compétitif sur le Paris Nice. Paris Nice en 3 h 30, voire, soyons conciliants, 3 h 35, car au-delà, la ligne perdrait considérablement de sa compétitivité par rapport à l'aérien. Suivant les études de Réseau Ferré de France et de la Direction Générale de l'Aviation Civile, notre activité TGV sur Paris et Nice est presque réduite de moitié si on passe d'un temps de trajet de 3 h 30 à 4 heures.

Quatrièmement, être interconnecté directement au réseau aérien. Comme je l'évoquais, nous avons la chance unique de créer une gare concentrant tous les modes de transport. C'est cet outil qui permettra d'offrir une fréquence une palette horaire de correspondance entre les différents modes de transport. C'est un outil vital pour l'organisation de la Côte d'Azur et de ses différentes agglomérations.

Cinquièmement, que le projet retenu présente des coûts et des financements réalistes. Selon les estimations actuelles, il coûterait, suivant les options, entre 5 et 7 milliards et demi d'euros, soit, pour les plus âgés d'entre nous, entre 33 et 49 milliards de francs. Soit près de la moitié du coût du tunnel sous la Manche. L'ampleur de ces coûts est bien liée à un projet à vocation européenne, et non pas à une vocation de desserte intra-régionale. Tout au long du débat, il faut bien que nous ayons en tête que le projet doit respecter cet impératif de coûts réalistes.

Sixièmement, à l'issue du débat, le projet devra être inscrit dans les documents d'urbanisme. Réserver les emprises dans ces documents dans les meilleurs délais est indispensable. Dans le cas contraire, la LGV Côte d'Azur rejoindrait définitivement le cimetière des projets non aboutis.

Septièmement, il nous faut une réalisation rapide, à l'horizon 2015. C'est possible. Les Italiens auront considérablement modifié leur réseau. Nous avons déjà perdu 15 ans dans le premier projet de TGV Côte d'Azur, dans les années 90. Il faut que nous exigions sa réalisation à l'horizon 2015. Ce doit être, et je m'adresse à tous les Présidents de collectivités territoriales, une condition pour que celles-ci participent au financement.

Je le dis enfin très clairement et sans langue de bois, au risque de heurter certaines visions égocentriques, la région PACA ne pourra se construire et se développer durablement que si l'on admet qu'elle se compose sur sa partie littorale de trois pôles majeurs : Marseille, Toulon et Nice. Le bassin marseillais est d'ores et déjà desservi par le TGV Méditerranée. La priorité n'est pas un Train Express Régional à grande vitesse, mais bien le désenclavement et l'ouverture européenne pour les deux autres pôles trop longtemps négligés : Toulon et la Côte d'Azur.

Parlons clair, nous ne sommes pas opposés au passage à Marseille s'il n'engendre pas des temps directs et des coûts additionnels insupportables. Il devra sans doute se réaliser en bretelle, mais plus tard. Il doit être financé aujourd'hui par les intéressés et par eux seuls.

En conclusion, notre Chambre de Commerce et d'Industrie et les chefs d'entreprise des Alpes-Maritimes sont très favorables à ce projet, et nous allons nous mobiliser dans le cadre de ce débat public et en y apportant nos contributions et en demandant sans doute quelques expertises indépendantes complémentaires, notamment sur l'analyse des reports de trafic en fonction des temps, et sur l'estimation des coûts des différentes options proposées.

En 1992, nous avons manqué le TGV Méditerranée, nous n'avons plus le droit de manquer, définitivement cette fois-ci ; la LGV Côte d'Azur ne se présentera pas une troisième fois.

[Applaudissements]

Merci Monsieur Estève.

Ce que je vous propose, les règles, vous avez deux, on essaye tous de les respecter à tous les niveaux. On avait dit 18 heures à 21 heures. On a commencé avec 10 minutes de retard. Ce que je vous propose, avant de reprendre quelques questions, à moins que vous ne vouliez plus prendre de questions, je vais demander à Olivier Klein, un membre de la Commission, qui a lu les 50 questions, plus de 50 questions que l'on a reçues, les différents thèmes qui sont ressortis de ces questions, et surtout celles qui n'ont pas été traitées ce soir.

Et bien sûr, RFF répondra par écrit directement à ceux qui ont posé des questions.

Olivier KLEIN

Oui, alors on a fait passer exactement 54 contributions. Des thèmes très variés. Ce qu'on a remarqué, c'est que l'on avait une large palette de questions différentes. Il y en a un certain nombre qui ont déjà été plus ou moins abordées, tout ce qui concerne l'enfouissement de la ligne actuelle à l'arrivée sur Nice, la troisième voie, etc..

Mais il y a quelque chose qui a été plusieurs fois abordé par les interpellateurs sur l'opportunité ou pas de dissocier la desserte Paris Nice de la desserte Marseille Toulon Nice.

Alors on a des questions qui concernent plus spécifiquement le débat public. Une première question qui revient plusieurs fois, qui s'énonce comme ça : pourquoi faut-il se poser la question de l'opportunité de ce projet ? De toute façon Nice a besoin du TGV, donc pour en discuter ?

Et puis une deuxième question sur le débat, c'est : ce débat, c'est très bien, mais est-ce que les propositions des associations vont vraiment être acceptées et prises en compte ? Donc ça, ce sont des questions auxquelles nous aussi, on pourra répondre.

Ensuite, on a plusieurs questions sur : quel bilan écologique de ce projet ?

Plusieurs questions sur : quelles sont les conséquences sociales et économiques sur le territoire, sur les différentes populations ?

Plusieurs questions, qui prennent les choses de différents points de vue d'ailleurs, sur les coûts, la répartition des financements, etc..

Plusieurs questions sur l'intérêt d'opportunité de prolonger la liaison en Italie.

Ensuite, les questions qui concernent spécifiquement l'opportunité de développer des liaisons inter-cités à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice ; donc des TER à grande vitesse, ou quelque chose comme ça.

Des questions sur les délais de réalisation. Beaucoup de gens trouvent que c'est trop loin et qu'on pourrait peut-être essayer de réduire les délais.

Des questions qui concernent les gares, la position des gares à Nice, dans les Alpes-Maritimes. L'opportunité d'avoir des gares centre, ou plutôt de gares bis. Donc ça, c'est un ensemble des questions qui reviennent.

Des questions sur la manière dont le projet constitue effectivement une alternative à la route et au trafic routier, que ce soit en marchandises ou en voyageurs.

Une question, originale donc elle mérite d'être notée, sur le phasage. Est-ce que le projet pourrait être phasé ? Est-ce qu'on ne pourrait pas en réaliser des parties efficaces, et plutôt moins chères, rapidement ?

Des gens qui demandent à ce que ce soient répétés les objectifs de la liaison TGV. Vraisemblablement qu'ils s'interrogent sur : à quoi ça sert d'aller si vite ?

Plusieurs questions sur les tarifs SNCF : est-ce qu'ils ne vont pas augmenter trop vite avec la liaison TGV ? Est-ce qu'ils resteront compétitifs par rapport à l'aérien ?

Et puis une dernière question sur la saturation de l'axe Paris Lyon existant, axe TGV, en disant : si on rajoute autant de TGV vers la Côte d'Azur, qui partent ou qui arrivent à Paris, n'allons-nous pas arriver à une saturation de la ligne existante au nord de Lyon ?

Philippe MARZOLF

Merci, donc vous voyez, 59 questions. Donc je vous propose deux choses, c'est vous qui décidez, il est 21 h 02 ; soit on prend encore quelques questions, quatre questions pour arriver à dix, ou on clôt cette première réunion de lancement.

Les questions ? Les questions, ce sont les questions qui sont inscrites. Deux questions, quatre questions ? Quatre questions, on va jusqu'à dix. Merci.

.V Questions du public

Philippe MARZOLF

Donc Monsieur Jacques Tibéri.

Jacques TIBERI

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, c'est avec beaucoup d'intérêt que je participe à cette réunion, parce que j'ai eu l'occasion de dire en sortant, quand j'étais élu régional, que ce projet est un projet capital pour l'avenir de notre Côte d'Azur, de notre ville et de notre région.

Et si je dis capital en ce début de siècle, c'est que je ne vois pas d'autre projet qui pourrait situer notre département et notre région dans la dimension que la ligne LGV pourrait donner comme impulsion.

Partant de là, si j'ai bien compris le Préfet de région, il m'a semblé comprendre que ce n'était pas acquis, ce n'était pas évident. Et pourtant, la discussion de ce soir nous permet de penser que c'est tellement évident de faire une ligne à grande vitesse jusqu'à Nice, donc pourquoi on se poserait autant de questions ?

Donc ce n'est pas acquis par qui ? Et on peut, comme sur les projets, les prendre partiellement. Ce n'est pas acquis par l'Etat, par le gouvernement. Et c'est pour ça que je voudrais dire à mon

collègue Franco que moi, je suis pour que le plaisir vive le plus longtemps possible, et qu'on fasse tous ensemble ce qu'on peut faire pour que ce plaisir dure plus longtemps.

C'est-à-dire, et ce soir, ça en a été une belle démonstration, que les politiques jouent leur rôle. Dans leur diversité, personne ne demande à ressembler à l'autre, je ne voudrais pas ressembler à Gaston Franco évidemment, mais qu'on fasse l'effort nécessaire pour faire le cheminement ensemble.

Pourquoi ? Parce que le projet verra le jour si nous arrivons à donner de la force à tous les arguments qui peuvent empêcher ce projet-là. Et ce sont des arguments aussi bien institutionnels qu'au niveau des individus.

Et je pense, Monsieur le Président, que ce soir, si on est bien parti au niveau des politiques, ce qui est rare dans notre département, autant le dire, je pense qu'on a une double obligation. Je ne pense pas que RFF ait quoi que ce soit à nous vendre. RFF est là pour nous expliquer des projets, mais RFF n'est pas là dans ce débat pour nous dire : il faut sortir à Cannes, parce que les quelques kilomètres de Cannes jusqu'à Vintimille coûtent trop cher par rapport au temps gagné. Ca, ça peut être donné comme argument, point. Mais là, ça a été dit trois fois, quatre fois, cinq fois dans la soirée.

Le deuxième argument qui m'a scandalisé, c'est qu'on nous dise qu'il n'y aura pas augmentation de fret, sauf quelques wagons supplémentaires, d'ici à 2020. Ca voudrait dire qu'il faudrait construire au moins quatre autoroutes supplémentaires d'ici à 2020. Donc ou l'on triche, ou l'on n'a pas étudié la question, ou alors, on veut nous faire rentrer quelque chose.

Et je terminerais ; si c'est un débat public et qu'il n'y a que dix personnes qui peuvent parler par soirée, ça ne fera pas beaucoup d'arguments évoqués pendant le débat public.

Philippe MARZOLF

Merci de votre avis et de votre question, RFF va répondre. On essaye qu'un maximum de personnes, mais justement, il y a 60 questions, toutes ces questions-là auront leur réponse. Et je vous rappelle également que tout le système de questions-réponses est public, et disponible sur Internet.

Jacques TIBERI

On ne peut pas faire de débat public avec dix personnes qui répondent dans la salle. C'est inconcevable.

Philippe MARZOLF

Je suis d'accord, je vous ai expliqué également qu'il y a trente réunions publiques tout au long de ces quatre mois. Ce sont des réunions générales de lancement, donc il est normal que le maître d'ouvrage, les partenaires et des acteurs aient les moyens de s'exprimer. Le public aura tout moyen de s'exprimer.

Il n'y a pas que l'expression publique, il y a aussi l'expression par écrit, et les questions-réponses. Ou des contributions écrites ou des cahiers d'acteurs.

Est-ce que RFF voulait répondre, non ? On va prendre la question suivante, Jean-Claude Ménard, qui a déjà parlé, mais ce sera court.

Jean-Paul MENARD

Je vous remercie. Ma question porte sur les propositions des associations d'usagers des transports. En effet, le débat que nous venons d'engager concerne l'avenir de la région PACA en matière de déplacement. Et les usagers sont tous très concernés par le projet de ligne à grande vitesse, qui devrait apporter beaucoup d'amélioration, notamment en termes de réduction de temps de parcours.

Alors excusez-moi, je me réfère à mes notes. Donc ce que je souhaite, c'est que ce projet soit conçu pour les usagers et par les usagers. Et c'est pour eux que cette ligne devra être construite. Il faudra donc tenir compte de l'avis des principaux intéressés, à savoir ce qui l'emprunteront : avoir des trains le plus rapidement.

Alors ma question est la suivante : est-ce que vous tiendrez largement compte des propositions que vont faire les associations d'usagers des transports ? Parce que ce sont elles qui sont principalement concernées par ce projet.

Je précise que nous devons présenter, faire des propositions à la prochaine réunion qui a lieu à Toulon le 8 mars prochain. Cette présentation sera faite par Monsieur Pierre Quilliet, qui est membre comme moi-même.

Cette question est extrêmement importante. Bien évidemment, il y a d'autres associations, notamment des associations de défenses de l'environnement. Je me répète encore une fois, et ceci est très important, ce sont surtout les usagers qui sont principalement concernés par le projet de ligne à grande vitesse. Parce que cette ligne à grande vitesse va permettre de réduire le temps de parcours entre Paris et la Côte d'Azur, notamment la fréquence des trains express régionaux. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

En tout cas moi, je peux vous garantir que dans le compte-rendu de la Commission Particulière du débat public, toutes les expressions de tous les acteurs, dont les associations des usagers des transports, seront prises en compte, ils seront bien retranscrits.

Par rapport à RFF, je préfère laisser RFF répondre de son point de vue.

Jean-Marie BERTRAND

RFF est là pour écouter, pour éclairer et pour écouter. Et pas seulement pour écouter, mais aussi pour tirer un certain nombre de conclusions de ce qui aura été dit.

La façon je pense la plus tangible et convaincante pour vous répondre, c'est de me référer à l'expérience que RFF a vécu avec Philippe Marzolf comme Président d'une autre Commission Particulière de débat public, pour le débat public Charles de Gaulle express en Île-de-France, c'est-à-dire une liaison ferrée dédiée entre la gare de l'Est et Roissy, pour laquelle le maître d'ouvrage de RFF avait un projet qui était un projet qui comprenait un tunnel d'une dizaine de kilomètres, et ce tunnel n'a pas fait l'unanimité, loin de là.

Un certain nombre d'associations ont proposé notamment une variante, et à l'issue du débat, le maître d'ouvrage et ses partenaires, la SNCF et l'Aéroport De Paris, ont choisi d'étudier, ils ne l'ont pas encore retenue officiellement, ça se fera la semaine prochaine, mais de retenir une variante pour Charles de Gaulle express, dont vous entendrez parler la semaine prochaine à l'occasion de la tenue du Comité Olympique, puisqu'il y aura une présentation de notre projet de liaison Charles de Gaulle express.

Donc voilà un cas concret, je pense qu'il vous aidera à être convaincu de l'ouverture du maître d'ouvrage et de son écoute.

Philippe MARZOLF

Tout à fait. Après, on peut aller sur le débat public d'un projet de nouvelle ligne THT, et qui a été simplement en renforcement de l'ancienne ligne. Ou alors également sur le port aux bords de Nice, où le projet ne s'est pas fait.

Dans les débats publics, ce qui est important, c'est ce qu'on essaie de vous faire comprendre, ce sont les arguments qu'il faut arriver à apporter pour que justement les maîtres d'ouvrage ; il faut que ces arguments soient pertinents. Et même valider également l'opportunité, il y avait une question sur l'opportunité. On est là aujourd'hui, pendant ces quatre mois, pour valider vraiment l'opportunité que toute la population de la Provence-Alpes-Côte-d'Azur veut cette ligne.

On va prendre l'avant-dernière question, Monsieur Marc Rocca. Monsieur Marc Rocca passe à son tour. Il aura quand même sa réponse.

Alors Monsieur Jean Simon, il est parti aussi. Allez Monsieur, prenez le tour. On va prendre la dernière question.

Jacques DUCLOS

Je vous remercie. Je m'appelle Jacques Duclos. J'ai eu l'honneur de travailler sur l'autoroute Esterel Côte d'Azur comme ingénieur. C'est une voie aussi importante que la voie TGV du point de vue des travaux publics.

Et nous avons décidé, nous, d'éviter les villes, comme on a fait, on a évité Cannes, Antibes, et les élus de l'époque nous ont imposé de passer à travers Nice. Et j'ai l'impression que l'on refait un peu la même bêtise ; et je suis poli en disant ça.

Pourquoi ne pas tout de suite prévoir la ligne TGV dans l'arrière pays, de façon à arriver par exemple à Saint-Isidore ? Parce que l'autoroute aurait dû arriver à Saint-Isidore aussi et éviter cette remontée. Vous ne connaissez peut-être pas la région, mais c'est en angle droit où l'on est obligé de remonter pendant plusieurs kilomètres jusqu'à Saint-Isidore, et ça, c'est la faute des élus. Donc on se méfie un petit peu.

Si le TGV arrivait à Saint-Isidore par exemple, le contournement de Nice, tel qu'on l'a fait avec l'autoroute, serait beaucoup plus facile. Et là, j'ai l'impression que l'on veut encore surcharger cette voie qui aurait très bien pu servir de métro par exemple.

Mais surtout évitez de nous raconter des histoires en disant que le transport du fret allait diminuer, ce n'est pas vrai, vous avez dit dès le départ qu'il y avait une progression importante. Donc il faut éviter de répéter des bêtises pareilles.

Et il faut absolument que cette nouvelle voie puisse servir à la fois pour le TGV, bien sûr, mais aussi pour le transport du fret. Les TGV en principe roulent de jour, alors on peut très bien fait rouler le fret de nuit, ce qui permettrait d'éviter de surcharger cette route du bord de mer.

Parce qu'actuellement, on veut amener toutes que les circulations au bord de mer. On en a assez, c'est saturé, il y a du bruit, il y a de la pollution et tout ça. C'est terminé. Cette ligne à grande vitesse, elle doit remonter dans le nord du département, et le fret et les passagers journalier doivent prendre les voies actuelles, tout simplement. On met cette voie en métro.

Mais ne pas venir nous raconter d'histoire, faire 270 de moyenne en entrant dans cette voie-là, moi je n'y crois plus.

[Applaudissements]

Bernard GYSSELS

Vous avez pu constater, sur la carte, que les prolongements au-delà du raccordement sur la troisième voie entre Antibes et Nice, qu'une des hypothèses effectivement proposées, c'est d'aller au-delà du Var.

C'est une des hypothèses, Monsieur, nous sommes à votre écoute si vous proposez une meilleure solution.

Pour revenir à la question de Monsieur, ça fait partie des hypothèses présentées pour aller au-delà de ce raccordement.

Vous avez vu aussi sur la carte qu'il n'y avait pas que cette hypothèse, il y en avait d'autres également, qui correspondent à d'autres solutions possibles. Et j'ai précisé également qu'au-delà du raccordement, chaque kilomètre supplémentaire, compte tenu du relief et des zones très urbanisées, bien sûr n'était pas gratuit, et que ce prolongement coûtait des sommes relativement importantes. Voilà ce que j'ai précisé tout à l'heure.

Philippe MARZOLF

Pouvez-vous donner un micro à Monsieur ?

Georges TOESCA

Oui, Georges Toesca. Je crois qu'il faut qu'on arrête maintenant de parler de ce raccordement sur la troisième voie. Vous avez énuméré le nombre, le Portugal, l'Espagne, l'Italie ; tout va passer à Cagnes-sur-Mer ! Il faut arrêter, il faut faire un contournement ou enfouir cette voie.

Et puis deuxième question, on n'a absolument pas parlé du financement européen. Est-ce qu'il y a un financement européen pour cette voie ? C'est très important, on n'en a même pas parlé. Et l'Europe là-dedans ? Que fait-on avec l'Europe ? Partout, vous trouvez des financements

européens. Je suis allé en Sardaigne dernièrement, toutes les routes ont été refaites, et quand vous demandez comment ça a été fait : le financement européen. Et nous, nous n'avons pas entendu une seule fois parler du financement européen. Merci.

[Applaudissements]

Bernard GYSSELS

Simplement pour vous dire qu'on a demandé à la Commission européenne de venir intervenir justement dans l'arc méditerranéen, et on leur a parlé aussi des problèmes, des questions de financement, ils nous ont répondu qu'il fallait voir les décisions de la Commission européenne avec les trente projets prioritaires.

A partir de là, il nous faudra peut-être certainement faire quelque chose pour être inscrits.

Philippe MARZOLF

Allez, une dernière personne.

Robert BRUGEROLLES

Je suis Robert Brugerolles, je fais partie de l'association Nice Horizon 2008, et je voudrais dire quelque chose, parce que lorsqu'on a fait la synthèse tout à l'heure des questions écrites, il me semble qu'on n'a pas abordé la question que moi-même j'ai posée. Enfin j'en avais posé deux.

J'en avais posé une qui me paraît importante. A l'autre, on a un petit peu répondu, je pense qu'on y répondra plus par la suite, pour ce qu'il faut coordonner les travaux avec l'Italie, et moi je pense même à la Suisse parce que je crois que nous avons beaucoup de choses à faire avec l'arrière-pays, la montagne. Parce que PACA, ce n'est pas seulement le bord de mer, c'est aussi la montagne et tout ça, et tous les départements de montagne, dont on ne parle pas, ce que je regrette beaucoup, parce que si on veut faire de nouvelles choses, il faut les faire aussi de ce côté. Donc ça, c'était une de mes questions.

L'autre question est relative au fait que lorsque l'on se lance dans des projets comme ça, il faut aussi voir si les communes font un effort créatif. C'est-à-dire qu'à partir du moment où l'on veut faire des transports, je pense qu'on devrait faire aussi un appel à toutes les communes pour présenter leurs projets sur 30 ans, au point de vue urbanisme, touristique, industriel, pour qu'on sache de quel côté il faut aller, et non pas apporter des lignes à grande vitesse sur des communes qui n'en ont rien à faire, qui vont râler, qui vont être mécontentes, qui vont dire l'on n'avait pas assez d'argent mais ce n'était pas ce qu'ils voulaient ; donc il faut s'accorder derrière les créatifs, ceux qui ont envie d'entreprendre.

Et là, je pense que Réseau Ferré de France devrait faire un appel aux communes pour qu'elles présentent les projets sur 30 ans, et qu'on voit quelles sont les communes qui répondent. Que ça ne soit pas quelque chose de vague : on est les meilleurs, il faudra qu'on fasse quelque chose pour nous, on n'a pas assez d'argent, on n'a pas assez de ceci, on n'a pas assez de... Vous comprenez ? Voilà.

Donc c'était un appel à RFF. Vous voulez dire quelque chose ?

Jean-Marie BERTRAND

Une commune est inscrite tout au long de la vie d'un projet. C'est institutionnalisé, il y a des temps de concertation, des temps de réunions publiques qui font que les communes sont amenées à s'exprimer.

Philippe MARZOLF

Il y a plusieurs personnes qui demandent à parler. Qu'est-ce qu'on fait ? On prend une ou deux interventions ou l'on arrête la réunion ? Monsieur ?

De la salle

J'ai été pendant 12 ans le vice-Président continu de la coordination, donc nous avons bien étudié les problèmes d'environnement. Ce n'est pas parce que vous avez du monde sur la côte que vous devez polluer et esquinter ce qu'il nous reste de verdure et d'attrait pour le tourisme.

Donc je pense que là, nous avons une opportunité extraordinaire pour au moins mettre tout sur la table et voir ce qu'on peut en faire de positif. Il faut faire des bilans sérieux. Il va servir à qui, ce projet ? On ne sait même pas à qui il va servir.

L'avion balance des tonnes de kérosène dans l'atmosphère maritime. A ce moment-là, moi je suis tout à fait d'accord pour étudier le TGV à partir du moment où ce qui ira sur le TGV n'ira pas sur l'aéroport. Et nous avons même parlé, à partir du moment où il y a une liaison directe entre Fréjus et Nice, de transférer l'aéroport à Fréjus. Voilà.

Troisièmement, qu'est-ce que c'est que cette voie maritime qui empiète sur le patrimoine, sur notre richesse du département, entre Antibes et Cannes ? Ca suffit. Alors profitons de cette occasion pour mettre carrément le paquet, même s'il faut mettre des milliards dans le train, pour enterrer tout ça. Parce que la solution, c'est l'enterrement de ces voies, ou l'enfouissement.

Donc il faut vraiment qu'on travaille la question, avec des Commissions où l'on pourra s'exprimer. Parce que là, on ne peut pas décider les choses en quelques minutes. J'ai fait un livre là-dessus. Il y a des propositions d'enterrement, de jonctions des ballons au niveau de la voie médiane.

Philippe MARZOLF

Je pense que le message est bien passé, il a été entendu. Est-ce que RFF voulait ajouter quelque chose ? Non, c'était juste un avis. Gaston Franco ?

Gaston FRANCO

Oui, éventuellement pour répondre au docteur Gérard qui m'appelle quelques années en arrière. Je crois qu'aujourd'hui, l'opportunité, pour un certain nombre d'entre nous, ne se pose pas, de faire une LGV. Je crois qu'il y a 3 millions de personnes qui sont intéressées pour se déplacer sur cette ligne-là, donc c'est sans doute la minorité, mais que je considère importante à mes yeux.

Et il vaut de toute manière beaucoup mieux que ces gens prennent le ferroviaire plutôt que le kérosène sur nos têtes par les avions. Ca, ça me paraît être basique.

La deuxième chose, c'est qu'on ne passera pas, c'est clair, une ligne de TGV, si on doit faire la même chose que l'on a faite pour le port de Nice ou pour la A 58. Si on va contre la volonté des cannois et des azuréens en général, si on va perturber de manière singulière, très forte, notre environnement qui est quelque chose d'exceptionnel, à ce moment-là, il n'y aura pas de ligne LGV.

Ce qu'il faut, c'est travailler et faire en sorte que l'on ne revienne pas, comme j'ai cru l'entendre tout à l'heure, au Moyen Âge. J'ai entendu un débat un peu surréaliste moi aussi, quand l'un d'entre nous a dit : finalement, à quoi ça sert ? Il faut penser à l'intérêt de chez nous, à notre petite vie, à notre petit nombril.

Et ça me rappelait des discussions. Je vous rappelle simplement qu'en 1830, 1840, 1850, quand on a lancé le premier chemin de fer, il y a eu une levée de boucliers de toute une série de docteurs : ça donnait le mal de mer, ça donnait la tuberculose, la syphilis, c'était une catastrophe, le chemin de fer. Et si l'on avait eu, à cette époque-là, la même mentalité que certains qui se sont exprimés ici, on n'aurait bien entendu jamais situé la gare de Nice là où elle est, on l'aurait située exactement sur la promenade des anglais.

Alors de grâce, ne revenons pas en arrière d'un siècle et demi, ne faisons pas les mêmes erreurs, essayons d'être un peu plus raisonnable. Et je voulais rassurer la personne qui a demandé si les maires savaient où ils allaient. Oui, elle est maires savent où ils vont. Tout simplement parce que d'une part, il y a la DTA, la Directive Territoriale d'Aménagement, qui nous donne un cadre qui a été validé à la fois par les associations et par l'Etat. Nous savons ce que nous faisons en vingt ans. En plus, vous avez le SCOT là-dessus, plus les PMU. Nous avons à peu près ce que nous faisons.

Mais ce que nous souhaitons faire, c'est avec vous que nous le souhaitons. Et quand il y a certaines personnes, ici dans cette salle, qui disent à juste raison : attendez, on va encore nous remettre une autoroute au milieu de notre ville, où demain matin un procédé moderne du XXIe siècle nous passera sous le nez à 150 à l'heure ? Ceux-là, on peut les comprendre aussi.

Donc faites-nous un projet qui correspond à l'intérêt général, mais également à l'intérêt des populations traversées. Et là, on y arrivera.

Philippe MARZOLF

Très bien. Je vous propose, allez Monsieur, une dernière, et après, on clôt, on arrête les micros.

Roland NERI

Merci beaucoup, je suis Roland Néri. Je suis membre de l'association du Quartier du Port, et en même temps les commerçants du Quartier du Port de Nice.

Je crois que je vais être certainement le plus brave de tous les intervenants. J'ai entendu parler qu'on veut le déplacer un petit peu plus loin, on veut l'emmener plus en bord de mer. Mais j'ai l'impression qu'on oublie un petit peu la jonction avec Vintimille. Alors je crois que là, on est en train de se dérouter.

La jonction de Vintimille, comme ils partent avant nous et qu'ils arriveront à Vintimille avant nous, je crois qu'il va falloir bien s'attacher à eux, enfin eux à nous. Voilà, c'est tout ce que je voulais vous dire.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Juste quelques informations pour vous dire que ce soir, vous étiez 340 personnes à être venues, il y a eu 59 questions, et 28 personnes de la salle, autres que le maître d'ouvrage, qui se sont exprimées, pendant 2 h 20, et le maître d'ouvrage, pendant plus d'une heure. Donc vous voyez, deux fois plus pour le public.

Je rappelle la prochaine réunion, c'est la réunion de lancement à Toulon, mardi prochain. Et la prochaine réunion à Nice, c'est une audition publique, le jeudi 17 mars.

Merci en tout cas pour votre sérénité au débat de ce soir. Je vous dis bonsoir et bonne nuit.

La séance est levée.

Index

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

Jean-Paul Sauzet..... 26