

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Nice le 12 mai 2005

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

Alain OHREL, membre de la CPDP LGV PACA, rappelle les rôles respectifs de la CNDP et la CPDP ainsi que les grands principes du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme la CPDP, commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Son objectif n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Le débat public se compose de 3 réunions de lancement, 3 auditions publiques, 8 réunions thématiques, un atelier pédagogique sur le financement du projet ainsi qu'un autre sur les solutions alternatives, 16 réunions de proximité et 3 réunions de synthèse.

Alain OHREL indique que, la durée du débat public étant prolongée pour permettre la finalisation des études complémentaires, les réunions de synthèse sont reportées aux 5, 6 et 7 juillet 2005. Les documents d'information sont les dossiers du débat (présentation du débat public, dossier du maître d'ouvrage et cahiers d'acteurs) et le journal du débat (cinq numéros dont le deuxième en cours de diffusion). Les moyens de diffusion de l'information et de l'expression du public sont multiples: visites dans les locaux de la CPDP (23 399 visites depuis 1^{er} janvier 2005), questions posées (637), numéro vert, connexions sur le site Internet (288 chaque jour), cartes T (6 480), articles de presse (184), courriels, tractage dans les lieux publics avec exposition, opérations avec les scolaires et les étudiants. Au cours du débat public, des études complémentaires ont été réalisées : une étude commandée par la CPDP sur le contexte environnemental des territoires traversés par la LGV (15 séquences paysagères étudiées et un inventaire des projets de territoire en cours), des études menées par des acteurs du débat telles l'étude du passage de la LGV par Marseille menée par la CUM, l'étude sur une gare nouvelle plus proche du centre de Toulon menée par Toulon Provence Méditerranée et de nombreuses propositions de solutions alternatives. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés par la CPDP. Le maître d'ouvrage précisera fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Didier COROT, membre de la CPDP, dresse un bilan du débat public. Globalement, la question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de l'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. La population s'inquiète par ailleurs des impacts environnementaux. Le thème de l'implantation des gares et de leurs fonctions soulève de nombreux questionnements. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Le financement du projet préoccupe la population, qui craint de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV PACA répond à un projet d'aménagement urbain mais des inquiétudes existent quant à Vallée de l'Huveaune, Gémenos, Aubagne et la cuvette de Cuges. Dans le Var, la population a exprimé une opposition de principe, faisant part de ses inquiétudes sur la pérennité de

l'agriculture et surtout la viticulture, contestant l'implantation d'une gare à Cuers et demandant la réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne). Dans les Alpes-Maritimes, bien que l'opportunité du projet soit unanimement reconnue pour répondre au besoin de désenclavement du département, certains lui reprochent son manque d'ambition et souhaitent un prolongement vers l'Italie et une troisième voie dédiée aux TER.

Jean-Paul MENARD, Amis du Rail Azuréen, demande si des dates de réunions supplémentaires sont prévues ; il regrette par ailleurs l'insuffisance de couverture médiatique sur le débat public et le projet de LGV PACA.

Alain OHREL, membre de la CPDP, répond que des études complémentaires sont prévues ; les résultats seront connus à temps pour permettre une clôture du débat au plus tard dans la première quinzaine du mois de juillet.

Dominique de LAUZIERES reconnaît le manque d'information, notamment par la presse écrite, essentiellement dans les Alpes-Maritimes, mais la CPDP ne dispose d'aucun moyen d'action sur les médias.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC, Directeur régional de RFF, rappelle que ce projet est mené sous l'égide du Préfet de Région, avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et satisfaire les attentes du plus grand nombre ; rien n'est encore décidé. La Région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes, qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce double problème en offrant la grande vitesse et la grande capacité.

Les enjeux – Bernard GYSSELS, Chef de projet RFF, confirme l'intérêt des enjeux que sont la grande vitesse et la grande capacité. La grande vitesse permettra d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la Région et de rapprocher les grandes villes de l'arc méditerranéen. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice; les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture. La grande capacité permettra de répondre aux problèmes de saturation de la ligne Marseille-Vintimille. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Les scénarios – Afin de mieux de servir la Région, vingt scénarios ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée Marseille, Toulon, Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes de desserte : trois de ces scénarios, entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF, coordination projet LGV PACA SNCF, décrit l'offre envisagée par la SNCF, en tant que transporteur et maître d'ouvrage. La LGV PACA doit apporter une amélioration aux transports ferroviaires ; l'offre doit satisfaire une très large clientèle et constituer une alternative à l'avion et la route, tout en desservant les centres-villes. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe.

Les gains de vitesse permettraient de tripler le trafic TGV à Nice. Par ailleurs, la SNCF souhaite articuler l'offre LGV avec le développement des TER du Conseil régional pour un maillage efficace. La desserte s'appuie sur les gares actuelles, mais aussi sur des gares nouvelles, qui, pour les Alpes-Maritimes, se situeraient dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes et à Nice Saint-Augustin.

Lise MERMILLOD (RFF) présente les avantages de la LGV PACA par rapport aux autres modes de transport. La LGV permettrait la mise en service des trains inter-régionaux à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la Région. Ces trains circuleraient alternativement sur la ligne classique et la ligne nouvelle. Ainsi, la plupart des temps de parcours à l'intérieur de la Région seraient diminués de plus d'une heure (Nice-Marseille en 1 heure 10). La LGV PACA permettrait par ailleurs la mise en service de trois fois plus de TER, répondant ainsi au programme du Conseil régional. En outre, les trains de marchandises locaux bénéficieraient de meilleures conditions. La LGV constituerait ainsi une alternative significative à l'avion et la route, non seulement en gain de parts de marché mais aussi en termes de pollution, de sécurité et d'impact sur l'environnement.

Alain TRUPHEMUS (RFF) décrit les différents scénarios de prolongement de la LGV PACA dans les Alpes-Maritimes.

Bernard GYSSELS précise que le coût du projet de la LGV PACA est beaucoup plus élevé que dans d'autres régions du fait du relief des territoires traversés et de la densité de population, qui exigent entre 47 et 89 kilomètres de traversée en tunnel. Le but est de définir un projet au coût réaliste.

Raymond DEPRET, (habitant de Villeneuve-Loubet), considère que le cumul TGV-TER-Intercités-Fret risque de créer un engorgement et des nuisances supplémentaires.

Michel CROC explique que la circulation de mêmes trains sur les mêmes voies est un dispositif normal à l'abord des entrées de villes. Il rappelle en outre que le but de RFF est de présenter un projet raisonnable financièrement et finançable.

Jean-Christophe PICARD (Parti radical de gauche, Nice) déplore le manque de développement du fret dans le projet de RFF et suggère la transformation de la nouvelle ligne en ligne mixte.

Lise MERMILLOD répond que RFF envisage de développer le fret, mais les aménagements nécessitent du temps. A partir de la carte transeuropéenne du fret, elle explique que les aménagements des deux grands axes Est-Ouest et Nord-Sud offriront une alternative significative au transport de marchandises routier actuellement en PACA. Un aménagement ferroviaire spécifique en région PACA ne se justifierait ni commercialement ni financièrement et ne bénéficierait pas d'une continuité de performances en Italie.

Paul TOUZE (association AzurEE) s'interroge sur la disparition du projet de LGV directe entre Paris et Nice.

Bernard GYSSELS confirme l'existence de cette hypothèse dans les scénarios à trois axes.

Giovanni FUSCO considère que le sujet du fret devra être évoqué à nouveau car les propos tenus précédemment ne correspondent pas à la réalité.

Interventions des interpellateurs et questions du public

Louis NEGRE, premier vice-président de la CANCA, fait part de la motion adoptée par le Conseil Général, les quatre communautés d'agglomération, Cannes et Le Cannet, qui considèrent que la LGV est indispensable pour dynamiser et désenclaver les Alpes-Maritimes. La réussite du projet dépend de sept conditions : la construction à terme de l'arc méditerranéen, l'attractivité des temps de parcours (Paris-Nice en 3 heures 30-3 heures 40), une bonne desserte avec une arrivée à Saint-Augustin et Cannes (en souterrain ou par raccordement), la mise en œuvre d'une desserte TER cadencée, la prise en compte du cadre de vie, des délais raisonnables de réalisation et l'enfouissement des voies classiques littorales. L'Agence d'Urbanisme est également favorable à la réalisation de la LGV, à une desserte de gares parfaitement connectées aux réseaux de transport en commun et à une étude sur l'enfouissement des voies littorales. Louis NEGRE rappelle ses deux questions restées sans réponse : la poursuite du projet vers l'Italie et la capacité de la ligne littorale avec et sans la troisième voie. Il informe l'ensemble des participants du lancement prochain du Schéma départemental des Transports des Alpes-Maritimes.

Michel CROC précise que des études chiffrées sur l'enfouissement existent. Quant à la vocation européenne du projet, son inscription sur la carte des projets européens permettrait de bénéficier de subventions d'études et de travaux ainsi qu'une possibilité de surpéage sur l'autoroute.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF, s'inquiétant de la desserte de la ville d'Antibes, Louis NEGRE explique qu'elle sera desservie par la voie littorale classique, à partir de Cannes.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF, estime que ce schéma affaiblit la desserte de la ville par rapport à la proposition contenue dans le projet de base, du fait de la limitation de la capacité sur la ligne classique.

Jean MURON, retraité SNCF, souhaite des précisions sur le lieu de sortie d'un tunnel pour desservir Saint-Augustin et suggère à Louis NEGRE de fournir un plan à RFF.

Louis NEGRE, 1^{er} vice-Président de la CANCA indique que la sortie se situerait à la hauteur du Var, le but étant de desservir directement le pôle multimodal de Saint-Augustin.

Rudy SALLES, Député des Alpes-Maritimes, est favorable à la LGV PACA, qui ne se réduit pas à la liaison Paris-Nice, mais s'inscrit dans un schéma global de liaisons des grandes agglomérations, dont Marseille, pour la construction de l'arc méditerranéen. Il se félicite du dialogue entre les Alpes-Maritimes et Marseille, mais regrette l'opposition des habitants du Var, ce qui risque de bloquer l'aboutissement du projet. Il est également favorable à la réalisation d'études sur l'enfouissement des voies littorales et la création d'un pôle multimodal à Saint-Augustin.

Louis ROBIN (Marina Unit) souhaite l'enfouissement des voies, indispensable pour une amélioration de la qualité de vie des riverains et la restauration du littoral. Louis NEGRE précise que l'ADAM effectuera une étude sur l'enfouissement de la troisième voie, en complément de celle de RFF, conformément à la récente demande du Président de la CASA.

Jean ICART (Association Mon Etiquette c'est Nice) présente son projet de création d'un RER - déjà envisagée dans une étude de la SNCF en 1999 - utilisant en grande partie la voie ferrée existante. Cette voie, à partir de la gare multimodale de Saint-Augustin, pourrait rejoindre l'ensemble des communes du littoral mais aussi Carros, la vallée du Paillon et Sophia-Antipolis (avec une antenne à Marineland). La voie ferrée existante doit être exclusivement réservée aux TER, métro en surface et RER, la ligne LGV devant être une ligne nouvelle arrivant à Saint-Augustin. Ce projet de RER doit être intégré dans les choix d'aménagement ferré du territoire.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF, demandant si la gare de Saint-Augustin constitue un terminus pour les TGV, Jean ICART répond par la négative. Ce dernier souhaite en outre des renseignements chiffrés sur le nombre de passagers et de trajets Nice-Monaco, Nice-Cannes et Nice-Antibes pour affiner sa réflexion sur une poursuite du trajet en souterrain. Maryse ARCHAMBAULT rappelle que le stationnement et l'entretien des trains nécessitent un endroit très spacieux.

Jean MURON demandant si la troisième voie est impérative s'il existe déjà quatre voies, Lise MERMILLOD et Alain TRUPHEMUS confirment que seule la troisième voie permettra le développement de l'offre TER, ce qui ne satisfait pas Jean MURON.

Nicole KALFON (Marina Unit) évoquant le thème récurrent de l'enfouissement de la troisième voie, Michel CROC explique que RFF a pour obligation de réaliser des projets remboursés par les recettes procurées par les trains. Ainsi, les aménagements urbains ne peuvent être financés par RFF.

Bernard NICOLETTI, Président du groupe de travail sur le TGV Côte d'Azur à la CCINCA, indique les sept critères indispensables à la réalisation du projet : respect total de l'environnement, dimension européenne et poursuite du projet vers l'Italie, attractivité des temps de parcours

(Paris-Nice en 3 heures 30), amélioration de l'offre TER, intermodalité, financement du projet et mise en service en 2015. La CCINCA milite pour un tracé direct à Saint-Augustin, qui desservirait Cannes, tiendrait compte des craintes de la population pour la création d'une gare à l'ouest du département, prévoirait des dessertes de gare centrale et la majeure partie du tracé en tunnels.

Bernard NICOLETTI évoque la non-rentabilité de l'enfouissement de la troisième voie, qui ne peut donc pas être financé par RFF. Il estime indispensable pour les collectivités de faire des choix économiques et financer des études pour permettre la réalisation d'un projet efficace, complet et rentable. Il soulève le problème de la concurrence dans les quinze ans à venir.

Maryse ARCHAMBAULT confirme l'hypothèse d'un partage du marché en 2020 entre différents opérateurs.

Francis BLONDEL, habitant de Cagnes-sur-Mer, souhaitant savoir par qui et dans quels délais sont formulées les réponses aux questions du public, Dominique de LAUZIERES indique que RFF a répondu jusqu' alors à 100 questions environ, dont la plupart ont été validées par la CPDP.

Francis BLONDEL considère que la réalisation de la LGV et son coût doivent être appréciés sur le long terme ; Michel CROC rappelle que la réalisation du chemin de fer au XIX^{ème} siècle a été réalisé dès que la coopération entre le public et le privé a pu s'instaurer.

Lise MERMILLOD explique que la notion de rentabilité socio-économique est prise en compte, à partir de bilans faits sur 50 ans. Les projets s'élevant à 5 ou 6 milliards d'euros pour un gain de trafic de 3 millions de voyageurs remplissent les critères de rentabilité.

Giovanni FUSCO, maître de conférence en géographie et aménagement à l'Université de Nice-Sophia-Antipolis, considère que la Côte d'Azur a besoin de la LGV pour mettre en place un trafic TER, améliorer ses relations avec Paris mais aussi l'Europe. Toutefois, le projet ne peut être accepté en l'état. En effet, la promesse d'une desserte TER cadencée toutes les 10 min est illusoire car elle nécessite une infrastructure à grande vitesse et mixte fret/passagers jusqu'à Vintimille. La poursuite de la ligne vers l'Italie à partir de Saint-Augustin entraînera un coût énorme, tandis qu'elle serait beaucoup plus aisée à partir de la gare de Nice-ville. L'amélioration des temps de parcours semble difficile pour des raisons techniques et commerciales. D'un point de vue technique, le cumul de trains sur les mêmes sillons obligerait à ralentir plusieurs TGV desservant la Côte d'Azur. D'un point de vue commercial, les scénarios à deux axes obligerait la presque totalité des TGV Nice-Paris à faire un arrêt à Toulon, ce qui entraînerait une perte de temps considérable (8 min) sur la liaison Nice-Paris. Cette perte de temps pourrait être évitée par le scénario à un axe, où la liaison Toulon-Paris serait adossée aux TGV Marseille-Paris.

En conséquence, selon Giovanni FUSCO, la seule réponse dans l'intérêt de la Côte d'Azur est une LGV à grande vitesse et grande capacité, mixte fret-passagers, desservant le cœur des villes, arrivant à Vintimille et passant par Marseille.

Jacques MOLINARI (GIR MARALPIN) rappelle que le projet du GIR MARALPIN préconise des gares au cœur des villes ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Vintimille) sur les grands sites ferroviaires existants, ce qui permet une restructuration urbaine, une économie d'emprises,

d'ouvrages et des interconnexions aisées. La mixité fret-voyageurs de la ligne nouvelle dans sa traversée de la Côte d'Azur est souhaitée pour libérer la ligne historique de toutes les circulations (notamment fret) n'intéressant pas la desserte urbaine. L'ensemble des deux lignes (nouvelle et historique) ainsi interconnectées constituera un réseau maillé sécurisant la traversée des Alpes-Maritimes. Jacques MOLINARI considère que l'efficacité d'une gare TGV à Saint-Augustin est condamnée par la construction des voies rapides le long des emprises ferroviaires faisant ainsi obstacle à l'augmentation de capacité indispensable entre St Augustin et Nice-Thiers, gare à laquelle il faudra aboutir directement par tunnel. Au-delà, la traversée de Nice est aisée, et ne nécessite que le percement d'un tunnel supplémentaire sous Cimiez pour relier les gares Nice-Thiers et Nice-Saint-Roch. Quant à la poursuite vers l'Italie, les archives font état d'un projet étudié en 1995 par le Conseil Général 06 pour la liaison vers Vintimille, proposition *a priori* techniquement réalisable.

Bernard GYSSELS fait remarquer que le schéma du GIR MARALPIN ne permet pas les temps de parcours les plus rapides. Quant au trajet Nice-Vintimille, la ligne actuelle électrifiée permet la circulation de 6 TER, 1 TGV et 1 fret : en effet, sur ce tronçon d'une trentaine de km où la vitesse de circulation des trains est au maximum de 90 km/h, l'écart des temps de parcours est faible.

Jacques MOLINARI fait part de son désaccord car il estime que la desserte de la Côte d'Azur doit être raisonnablement effectuée (notamment pour une bonne desserte de Monaco) par la circulation en alternance de trains directs, semi-directs et d'omnibus réduisant ainsi le nombre de sillons potentiels.

Bernard GYSSELS évoque la possibilité technique de l'arrivée de la troisième voie en gare de Nice-Thiers et rappelle que la desserte de Menton et Monaco est bien une préoccupation de RFF.

Bernard NICOLETTI estime que la fait d'écarter l'idée d'une gare TGV à Saint-Augustin revient à faire abstraction du réseau TCSP et des problèmes d'accès et de stationnement en gares centrales.

Pour Christine DONY (Association AzurEE), la vitesse ne doit pas faire oublier la qualité de vie et de voyage. Ces données entrent souvent en contradiction lors de ce débat. Les impacts environnementaux, notamment la préservation des terres agricoles, doivent être pris en considération de même que la notion d'emprise foncière. Le fort pourcentage de tunnels, rendus nécessaires par la configuration des sites traversés, triplerait la superficie nécessaire (ou la multiplierait par 6 en cas de ligne mixte), augmenterait exagérément les coûts et enlèverait tout attrait touristique au parcours. Le report modal du routier et de l'aérien vers le ferroviaire représenterait un avantage écologique certain, s'il n'était annihilé par une induction de trafic de 40 % (trafic nouveau créé par la ligne). Les communes et départements, de l'avis de nombreux citoyens, ne sont pas encore dotés de la capacité sociale, économique et culturelle suffisante ni de l'esprit civique permettant l'accueil harmonieux des masses de population annoncées. La réalisation d'un réseau ferroviaire de proximité dense et pratique, avec entretien sans faille et réouverture des lignes abandonnées doit avoir lieu en amont, ainsi que la mise en place du ferroutage systématique. La région doit bénéficier de crédits substantiels de l'Etat pour ces travaux.

Christine DONY évoque le discours de Gilles de Robien annonçant la dotation en capital de 800 millions d'euros pour le plan fret et demande à la Région et à SNCF quelle somme sera accordée pour le fret en PACA.

Afin de favoriser le dialogue et la résolution de points délicats lors de l'application des décisions prises par le maître d'ouvrage à la suite des éléments apportés par le débat public, Christine DONY demande à la CPDP la création de comités de suivi.

Paul TOUZE (Association AzurEE) considère que l'enclavement du département est relatif, mais sa saturation certaine. Le projet LGV, qui concerne l'Europe du Nord mais surtout la Région, est indissociable de la réalisation d'une étude préalable du territoire, de sa population et d'un projet économique régional. Une connexion rationnelle avec le réseau de transport régional est impérative. En outre, le ferroviaire présente un avantage indéniable pour lutter contre l'effet de serre, à condition que les voyageurs renoncent à l'avion pour les courtes distances.

Alain OHREL rappelle que l'Association AZURée a déposé un cahier d'acteur. Il précise par ailleurs que la CPDP n'émet pas d'avis sur le projet mais prend en compte des suggestions au stade de son compte-rendu.

Patrick ALLEMAND (Conseil Régional) fait part de la position favorable du Conseil Régional à la LGV PACA pour des raisons d'intérêt régional (rapprochement entre Nice et Marseille), national (désenclavement de la Région et alternative à la saturation de l'aéroport) et international (intégration de Nice dans l'arc méditerranéen). Aussi il estime que la collaboration avec Marseille et le Var sont indispensables. Il considère que la création d'un pôle multimodal à Saint-Augustin représente la solution la plus satisfaisante financièrement et techniquement. Quant à l'enfouissement de la troisième voie, sa réalisation se heurterait à des difficultés de financement.

Patrick ALLEMAND rappelle que le tramway va alléger le trafic est-ouest sur la partie interne de la ville. Il souhaite en outre une complémentarité TER-tramway en gare SNCF de Nice et Saint-Augustin.

Maria-Rosa SCHUMACHER, italienne, demande le temps de trajet d'un transport fret sur la ligne Turin-Lyon par rapport à la route. Par ailleurs, elle fait part de son incompréhension quant à la priorité financière accordée au prolongement des voies rapides - sur un emplacement appartenant initialement à la SNCF - plutôt qu'au ferroviaire.

Lise MERMILLOD répond que, pour un trajet Barcelone-Milan, le passage par Vintimille est plus court en distance. En revanche, vers Turin, le trajet par les Alpes du Nord est plus court. Il faut cependant prendre en compte les contraintes de tracé. Ainsi, un trajet de l'Est de l'Italie vers l'Espagne sera plus court par les Alpes du Nord.

Bernard NICOLETTI indique que la surface pour une troisième voie existe entre les murs de la voie rapide actuelle ; Louis NEGRE sollicite de RFF une confirmation ferme sur la possibilité de construction de la troisième voie entre Cagnes et Nice.

Bernard GYSSELS confirme que l'espace est contraint, mais la possibilité de réalisation - et d'exploitation - de la troisième voie existe.

Jacques MOLINARI évoque le problème des règles de sécurité et de l'entretien de l'une des voies, qui obligerait à l'arrêt total des exploitations en cas d'intervention sur l'une d'elles.

Bernard GYSSELS précise qu'il s'agit là d'entretien et non spécifiquement de sécurité.