

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Menton le 21 avril 2005

Présentation du débat public LGV PACA	1
Didier COROT, Commission Particulière du Débat Public	
Bilan intermédiaire des débats sur la LGV PACA	4
Annie CANIS-MILETTO, Commission Particulière du Débat Public,	
Présentation du projet	5
Bernard GYSSELS, RFF	
Alain SEGUIN, SNCF	
Alain TRUPHEMUS, RFF	
Intervention des interpellateurs	13
<i>Intervention de Jean-Claude GUIBAL, Député-Maire de Menton</i>	<i>13</i>
<i>Intervention de Jean-Jacques MOLINARI, Secrétaire général du GIR-MARALPIN</i>	<i>18</i>
<i>Intervention de Robert CALCAGNO, Directeur général des services de la CANCA</i>	<i>24</i>
<i>Intervention de Pascale GERARD, Conseillère régionale</i>	<i>31</i>

Présentation du débat public LGV PACA

Didier COROT
Commission Particulière du Débat Public

Nous espérons que Monsieur le Maire arrivera sans trop de retard. Si les interpellateurs peuvent prendre place, effectivement. Précaution d'usage : les téléphones. Nous remercions l'assistance qui est venue à cette réunion qui est une deuxième, d'ailleurs, réunion dite de proximité, la première a eu lieu à Antibes il y a deux jours. Et nous sommes venus à Menton puisque le but des proximités est d'irriguer au maximum les territoires. Donc je me permets aussi de remercier les interpellateurs qui sont venus pour cette réunion. Dans l'assistance, vous avez sur les sièges des formulaires à vos places qui vous permettront d'écrire des questions que vous aurez à poser, que vous voudrez poser, une question par formulaire. Cette question sera tirée au sort de manière à ce que vous puissiez intervenir et poser votre question pendant le débat. Et même si cette question fait l'objet d'une réponse verbale, vous aurez une réponse écrite. Les autres qui n'auront pas pu être posées pour une question de temps, par exemple, seront quand même transmises et feront également l'objet d'une réponse écrite. A l'entrée de la salle, vous avez dû disposer des documents d'info sur le débat et son déroulement, donc je pense que nous pouvons commencer.

Alors le programme de la réunion. Tout d'abord, la Commission Particulière du Débat Public présentera le débat et son bilan intermédiaire puisque nous sommes à mi-parcours. Moi-même je représente, avec Annie Canis-Miletto et moi-même Didier Corot, ce soir le Président Marzolf qui n'a pas pu venir parce qu'il était retenu à Paris et il s'en excuse auprès de vous. Nous sommes assistés d'ailleurs par la secrétaire générale Dominique de Lauzières et Bénédicte Julia qui est notre assistante, qui est disponible à la permanence de Nice, puisque nous avons deux autres permanences : une à Toulon et une à Marseille.

Ensuite, nous aurons une présentation du projet par Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage, et nous avons les interpellateurs qui, dès que nous commencerons à débattre avec la salle, pourront intervenir. Nous avons trois interpellateurs ce soir : Monsieur le Maire que nous attendons ; Madame Pascale Gérard, Conseillère régionale, je crois qu'elle est de la région, enfin de la proximité en tout cas ; nous avons Monsieur Calcagno, le Directeur général des services de la CANCA, la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur ; et également Monsieur Jacques Molinari, Secrétaire général du GIR-MARALPIN dont vous avez effectivement dû trouver un des cahiers d'acteurs. Annie, tout à l'heure, nous permettra de présenter le bilan de mi-parcours du débat public qui a commencé le 21 février.

Donc je rappelle rapidement que la Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante qui a été créée par une voie dite de démocratie de proximité pour « veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national ». La Commission Nationale du Débat public a donc nommé une Commission Particulière du Débat Public pour le projet LGV PACA chargée de l'organisation et de l'animation de ce débat. Un Président, Philippe Marzolf, est en charge de l'organisation de ce débat public, et quatre membres dont moi-même, Annie qui est présente ici, Annie Canis-Miletto, et deux autres. Nous avons un engagement au travers d'un code éthique et déontologique qui est de respecter la totale indépendance et la neutralité, nous ne prononçons aucun avis sur le projet. Nous sommes là comme facilitateurs du débat et mémoire du débat. Toutes les contributions orales ou écrites sont en effet enregistrées et donc constitueront les éléments du dossier final.

Le débat public en lui-même a des objectifs qui montrent la diffusion d'une information complète et transparente sur ce projet. Le délai de traitement est un peu long puisqu'il faut faire des comptes-rendus, des synthèses et un reporting qui sont ensuite disponibles en ligne sur le site Internet ou, pour ceux qui ne disposent pas de ce moyen, dans nos antennes de Nice, Marseille et Toulon. Vous pouvez, si vous ne pouvez pas vous déplacer, téléphoner et demander à ce que l'on vous envoie tous ces éléments. Cela permet d'éclairer la décision du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet qui est soumis au débat.

Alors les grands principes : transparence, équivalence et argumentation.

- La transparence, évidemment, par une diffusion la plus large possible de tous les éléments et comptes-rendus du débat.
- Une équivalence par une égalité de traitement de tous dans la participation au débat et l'expression qui est faite.
- Une argumentation, évidemment, qui est à respecter pour éviter les slogans, les expressions insultantes, etc. Et donc une belle argumentation qui doit être prise en compte dans ce débat.

Enfin les suites du débat. Il y aura une publication du compte-rendu par le Président de la Commission Particulière du Débat Public et du bilan par le Président de la Commission Nationale du Débat Public fin juillet 2005. Et enfin, la publication des principes et des conditions de la poursuite du projet qui s'ouvrent au débat par le maître d'ouvrage fin octobre 2005.

Donc l'objectif est également une large information du public. Vous avez connaissance du dossier du débat au travers du Journal du débat, nous en sommes au numéro 2. Il y a une présentation du débat sur six pages avec carte T qui vous permet de demander toutes les informations sur ce dossier. Le dossier du maître d'ouvrage, avec la synthèse et un CD ROM avec les 22 études. Et enfin les cahiers d'acteurs qui sont, vous avez vu, déjà en cours de publication, il y en a je crois à peu près une trentaine à ce jour, il y en a une dizaine en tout cas disponible aujourd'hui à l'entrée. Alors le Journal du débat, il y aura cinq numéros, nous en avons déjà édité deux. Il y a du tractage dans les lieux publics, avec une position que vous avez vue à l'entrée. Et nous avons aussi des opérations avec les scolaires et les étudiants à partir d'un CD ROM de présentation adressé aux collèges et lycées de la région afin de faire des ateliers dont les détails sont disponibles également. Actuellement, nous sommes à plus de 163 articles de presse et le débat public paru depuis le 1^{er} janvier 2005.

Les moyens de participation du public. Nous avons eu trois réunions générales de lancement, une à Nice, Toulon et Marseille. On a noté quand même une forte mobilisation sur Toulon. Nous avons eu trois auditions publiques pour les acteurs et grand public dans les mêmes villes. Nous avons eu huit réunions thématiques qui se sont achevées lundi dernier à Toulon sur l'arc méditerranéen, le développement territorial de la région, le développement des TER, les transports de marchandises, les enjeux environnementaux, les enjeux fonciers et d'urbanisme. Vous pouvez voir qu'il y a deux thèmes qui ont nécessité deux réunions afin que, étant donné l'étendu du territoire, nous ayons la possibilité de traiter à l'est et à l'ouest. Un atelier pédagogique sur le financement est organisé et aura lieu à Marseille. Nous débutons donc les seize réunions de proximité dans les villes nommées sur l'écran, et nous avons eu la première à Antibes il y a deux jours, et nous sommes à Menton aujourd'hui et c'est donc la deuxième. Là aussi, une forte irrigation du territoire entre Aix,

Marseille et la frontière. Nous aurons trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Nous avons constaté une très forte participation du public au débat à un assez bon niveau, c'est comparable à un autre grand débat qui a eu lieu. Nous avons également eu un fort retour de carte T, vous voyez le chiffre de 5 555, actuellement le compteur doit être un peu différent. Et là aussi le département du Var se distingue. Nous avons un système de questions réponses qui a déjà bien fonctionné. Il y a un certain délai pour effectivement effectuer ce processus. Soit sur le site Internet de la Commission, et le courrier traité est transmis à RFF. Les réponses, nous les validons pour voir si la réponse est bien conforme à la question posée. Cela pose un certain temps vu le nombre de réunions qu'il faut organiser, etc. Vous avez un site Internet qui est affiché, qui a eu déjà près de 300 connections quotidiennes. Enfin, vous avez 36 projets de cahiers d'acteurs, comme je le disais tout à l'heure, dont une dizaine est déjà disponible, et 25 contributions écrites envoyées dont des contributions écrites d'origine, à la fois, du public, des associations et des collectivités. Elles sont disponibles sur le site Internet ou également dans les locaux, à la demande, par téléphone ou en s'y déplaçant.

Des études complémentaires ont été réalisées en cours de débat. Une étude qui a été commandée par la Commission Particulière du Débat Public sur le contexte environnemental des territoires traversés, et concernant les trois scénarios approfondis de la LGV. Cette étude a identifié quinze séquences paysagères et a fait une synthèse des enjeux environnementaux dans chacune des ces séquences. Egalement, un inventaire des projets de territoires est en cours de réalisation dans les communautés de territoires qui ont des SCOT ou des projets. Des études ont été réalisées aussi par les acteurs du débat, notamment une étude du passage de la LGV à Marseille menée par la Communauté Urbaine de Marseille, une étude sur une gare nouvelle plus proche du centre de Toulon menée par l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Et de nombreuses propositions et solutions alternatives également issues du public, des associations et des collectivités.

Je vais passer la parole à Annie Canis-Miletto qui va vous présenter le bilan intermédiaire du débat sur cette opportunité de la LGV PACA.

Bilan intermédiaire des débats sur la LGV PACA

Annie CANIS-MILETTO
Commission Particulière du Débat Public

Merci. Du bilan intermédiaire du débat sur l'opportunité de la LGV PACA, il ressort en fait une difficile perception de la vision de l'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet de la LGV PACA, une forte inquiétude sur les impacts environnementaux du projet et le maintien des équilibres entre urbanisation, activité agricole et milieu naturel. De nombreux questionnements sur l'emplacement des gares, critiques sur les gares nouvelles : quel projet urbain ? Quel accès ? Quelles dessertes ? Quel gain de temps réel ? Proposition de liaisons de centre-ville à centre-ville par des décrochements vers des gares urbaines existantes. Fortes demandes d'une priorité pour les transports quotidiens avec des TER, et des dessertes de type RER. Inquiétudes sur le financement et demandes d'éclaircissement sur la réalisation des autres projets d'infrastructure. Risques de concurrence entre les TER et le projet LGV PACA. Coûts pour les contribuables de la région. Questionnements et intérêts pour une solution mixte voyageurs marchandises.

Ensuite, nous avons le bilan intermédiaire du débat sur la fonctionnalité de la LGV PACA. Dans les Bouches-du-Rhône, il ressort : expression d'un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise. Demande de passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à La Blancarde, mais inquiétudes dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins. Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV dans le centre du Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière. Très fortes inquiétudes pour la pérennité de l'agriculture, en particulier les vignobles. Contestations de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers et inquiétudes par TPM d'une gare plus proche du centre-ville, et maintien de la desserte de Toulon centre. Demande de réouverture de lignes existantes, exemple : Carnoule, Gardanne. Dans les Alpes-Maritimes, opportunité confirmée par tous. Le projet de LGV répond à un réel besoin de désenclavement du département. Critique du manque d'ambition du projet concernant la poursuite de la ligne après Nice et vers l'Italie. Demande de raccordement direct à Nice pour dédier la troisième voie Antibes Nice au TER pour un service Métrazur.

Voilà quelles sont nos orientations. Nous avons tenu le temps.

Didier COROT

Pendant ce temps-là, je salue l'arrivée de Monsieur le Maire. Excusez-moi, je ne vous avais pas vu arriver. Donc vous pourrez être l'un des interpellateurs à la suite de l'exposé du maître d'ouvrage qui a 20 minutes, RFF plus SNCF, pour présenter la synthèse que vous avez préparée.

Présentation du projet

Bernard GYSSELS
RFF

Alain SEGUIN
SNCF

Alain TRUPHEMUS
RFF

Bernard GYSSELS

Merci. Bonsoir. Quelques mots sur RFF avant de vous présenter le projet. Réseau Ferré de France est l'entreprise publique qui est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, autrement dit des quelques 30 000 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles circulent les trains. Nous entretenons ce réseau, nous le modernisons et nous l'agrandissons par des lignes nouvelles. C'est à ce titre que nous sommes responsables du projet de LGV PACA.

Je voudrais rappeler également que ce projet a vu le jour avec le soutien du Conseil Régional, les trois Conseils Généraux et les trois communautés d'agglomération que sont Marseille, Nice et Toulon. Mais tout reste ouvert. Quinze années d'études et de concertations nous séparent d'une éventuelle mise en service. Rien n'est décidé à ce jour, d'où l'intérêt du débat public.

Quel est le contexte de ce débat ? Le train, dans notre région, souffre de deux handicaps. La grande vitesse s'arrête à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes ne permet plus de développer l'offre du TER alors que la congestion routière s'aggrave de plus en plus. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité, et pas seulement à la nécessité d'amener la grande vitesse dans le Var et les Alpes-Maritimes. C'est cette double vocation de grande vitesse et de grande capacité que je vais vous présenter maintenant.

Aujourd'hui, Nice, sixième agglomération française, souffre plus que jamais de son isolement ferroviaire. Il faut plus de 3 heures en train pour sortir des frontières régionales. A part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de 8 heures. La LGV PACA permettra de rapprocher le Var et les Alpes-Maritimes du reste de la France et de l'Europe. La grande vitesse permettra aussi de se déplacer deux fois plus vite entre toutes les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 heures 20, de Marseille à Gênes en 6 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train en dépit des conditions de circulation qui s'aggravent. Avec la LGV PACA, on gagnerait de 1 heure 30 à 2 heures sur le trajet Paris Nice, et tous les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. En 2020, le réseau routier sera saturé autour, notamment, des grandes agglomérations, et la plupart des temps de trajets en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 heures 35 à 60 kilomètres/heure de moyenne. On voit en rouge et noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA veut ainsi contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

L'autre ambition de la LGV PACA, c'est la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule voie ferrée sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les omnibus, TER, les semi-directs et les trains de fer. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation dus à leur nombre au départ et à leur vitesse différente. Deux lignes – l'existante et la nouvelle - permettront de faire circuler deux fois plus de trains avec la vitesse, le confort et la régularité attendus par les voyageurs.

Alain SEGUIN

Merci. Alain Seguin de la SNCF. Je vais vous présenter maintenant une synthèse des dessertes que la SNCF propose à partir des scénarios approfondis par RFF qui vont vous être présentés dans les quelques minutes qui viennent.

Deux principes nous ont guidé pour établir ces hypothèses de desserte. Nous cherchons à améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire. Il s'agit donc de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande partie de la population. Nous proposons une alternative à l'avion et à la route tout en préservant l'atout propre du TGV qui est de desservir les centres-villes. Sur ces bases, nous envisageons une offre dans l'intention d'allier rapidité et proximité. Plusieurs types de missions constitueront cette offre. Premièrement, des TGV reliant PACA à Paris auraient trois missions possibles.

Une première mission serait sans arrêt entre Paris et Nice, c'est la ligne marron de la diapositive que vous avez ici, la ligne supérieure. D'autres TGV pourraient être avec arrêt dans les gares de la LGV PACA, l'ensemble de la LGV, c'est la ligne rouge de la diapositive. Et d'autres TGV pourraient desservir la côte et les centres-villes au plus près. On aurait ainsi des TGV qui pourraient faire Paris, Marseille, Toulon centre et Hyères *via* la côte par la ligne rose qui est sur la diapositive, ou des TGV Paris Nice *via* la côte à partir de Saint-Raphaël, la ligne verte de la diapositive, en quittant la ligne nouvelle par un raccordement au niveau d'une zone située aux alentours du Muy.

Le deuxième type de mission serait les TGV reliant PACA aux autres régions de France et d'Europe, c'est la ligne bleue ciel sur le schéma de la diapositive. Ceux-ci emprunteraient uniquement la LGV avec des arrêts dans les gares situées sur la LGV. Les TGV de l'arc méditerranéen, Bordeaux, Nice, Italie, voire Espagne ou Italie, emprunteraient bien sûr exclusivement la LGV jusqu'à Nice, puis la ligne classique vers l'Italie. Le service TGV, il est maintenant possible d'imaginer - c'est projeté sur cette diapositive - des gains de temps significatifs que permet un accroissement important des fréquences TGV. Ils permettent de gagner environ 1 heure 25 à 1 heure 30, c'est le TGV évoqué par Bernard Gyssels à l'instant sur les trajets Paris Nice, Paris Monaco ou Paris Menton. Ils nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyages par an. Le trafic TGV pour PACA pourra ainsi atteindre près de 24 millions de voyages par an. Cela nous permet d'envisager un accroissement important du nombre de fréquences proposées dans la zone de Nice, ainsi que vous le constatez sur ce tableau, je vous laisse le lire. Un chiffre parle très simplement, à Nice, on passe de 11 à 33 TGV par jour, c'est un triplement effectivement. Pour Monaco et Menton, c'est également un triplement mais le chiffre est plus modeste. Aujourd'hui, Nice est donc desservie par 11 allers-retours TGV chaque jour dont 6 TGV pour Paris et 5 pour la province. Un seul de ces trains est prolongé jusqu'à Vintimille avec des arrêts à Monaco et à Menton.

En projet, nous estimons que le gain de temps rallié aux autres infrastructures nouvelles prévues d'ici l'horizon 2020 peut permettre d'offrir jusqu'à 33 fréquences allers-retours chaque jour, dont

11 pour Paris et 20 pour la province. Nous avons envisagé que trois, au moins, de ces fréquences pourraient être prolongées jusqu'en Italie : un TGV de Paris, un TGV de la province qui n'est pas déterminé en termes d'origine, cela pourrait être Lille par exemple, et un TGV de l'arc méditerranéen par exemple en provenance de Barcelone. Les 20 fréquences de TGV de province sont prévues avec des arrêts à Est Var, Toulon et Marseille. Ils pourront donc servir également pour des déplacements intra régionaux. Enfin, nous souhaitons pouvoir articuler toute cette offre avec les TER du Conseil Régional afin d'offrir un bon voyage ferroviaire.

Pour ce qui concerne les gares, la desserte s'appuie à la fois sur les gares actuelles de centre-ville, je l'ai déjà évoqué, et sur les gares nouvelles. Nous souhaitons continuer à desservir les gares d'Antibes et Cannes en centre-ville, et Nice au passage. Mais en fonction de l'itinéraire qui sera choisi pour la LGV, il faut réfléchir à une ou des gares nouvelles supplémentaires sur la LGV qui permettent d'accéder directement à la grande vitesse sans nécessairement aller en centre-ville. Nous avons analysé l'opportunité d'une gare qui pourrait être située dans le triangle de Cannes, Grasse et Antibes, elle permet de développer l'accessibilité au TGV et de développer énormément l'offre en évitant l'écueil des contraintes de capacité de la ligne classique actuelle. Nous sommes également favorables à une offre TGV en gare de Nice Saint Augustin. La gare de Nice verrait quant à elle son trafic TGV augmenter jusqu'à 3 millions de voyages par an, une partie importante venant de l'aérien. La gare de Menton, très grosse gare TER à plus d'un million de voyages actuellement, resterait avant tout une gare à vocation régionale, mais offrirait aussi des relations longue distance plus riches qu'aujourd'hui.

Lise MERMILLOD, RFF

Bonsoir. Avec la LGV PACA, c'est sur la ligne nouvelle, évidemment, le TGV, mais aussi un nouveau service : les trains intercity régionaux à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains qui circuleraient un peu comme les TGV alternativement sur la ligne classique et sur la ligne nouvelle permettraient de desservir les centres-villes et puis d'utiliser la grande vitesse pour desservir la gare nouvelle. Ainsi, les temps de parcours sur de nombreuses relations seront réduits de plus d'une heure. On pourra relier depuis Menton, Toulon centre en 1 heure 25, Marseille en 1 heure 45, Marseille Nice le temps de parcours se réduit à 1 heure 10.

Avec la LGV PACA, c'est aussi sur la ligne existante trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV qui circulent et qui circuleront jusqu'à l'arrivée de la LGV toujours sur la ligne classique. Ils vont transférer sur la ligne à grande vitesse, libérer les capacités sur la ligne classique, et on va pouvoir ainsi développer l'offre TER très fortement. Le Conseil Régional a d'ailleurs prévu, donc à l'horizon de la LGV, de mettre en service un service TER de type RER. Il y aurait autour de Menton des trains toutes les dix minutes en direction de Nice Cannes d'un côté, et en direction de Vintimille La Roya de l'autre. Il y aurait aussi quelques capacités supplémentaires pour des trains de marchandise à vocation locale.

La LGV PACA c'est donc l'opportunité de rendre à la ligne Marseille Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations. C'est aussi rendre le train plus attractif que la voiture avec des temps de parcours beaucoup plus courts. Le train plus attractif, cela veut dire des voyageurs supplémentaires, entre 2 et 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, c'est ce qu'Alain Seguin disait tout à l'heure pour les prévisions de la SNCF. Entre le Var et l'Ile-de-France, presque un voyageur sur deux utiliserait le train. Ce sont 2,3 millions de voyageurs TER supplémentaires. Cela veut dire qu'entre Monaco et Nice, une personne sur deux emprunterait le train, 40 % entre Menton et Monaco. Enfin, entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires

dans les trains intercity de la région. C'est aussi un million de passagers par an reportés de l'avion vers le train, et près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plus que la voiture.

Rappelons tout simplement qu'en matière de sécurité, on a trois fois moins de chance d'être victime d'un accident mortel en train ou en avion qu'en voiture, que pour l'effet de serre le TGV est vingt fois moins polluant que la voiture, quarante-cinq fois moins que l'avion. En termes d'occupation du sol, les deux fois trois voies d'une autoroute occupent 35 mètres, et deux voies d'une LGV 15 mètres. Le report des déplacements vers le train est donc bon pour la sécurité, pour la santé publique, il contribue à la lutte contre le réchauffement de la planète, à la moindre occupation du sol par les infrastructures de transport.

Bernard GYSSELS

Sur cette carte figure des projets de lignes à grande vitesse que conduit actuellement Réseau Ferré de France. Et je voudrais apporter quelques précisions sur le projet de la LGV PACA. Les difficultés de relief et l'importance des zones densément peuplées conduisent à un projet dont les coûts au kilomètre de lignes nouvelles sont nettement au-dessus des coûts observés pour les autres projets. Les autres projets en France sont de l'ordre de 13 à 15 millions d'euros du kilomètre. Le projet LGV PACA est de l'ordre de 30 millions d'euros le kilomètre. Ceci est dû à la longueur particulièrement importante des sections en souterrain qui sont nécessaires. Selon les scénarios, c'est entre 47 et 89 kilomètres de tunnel. Pour mémoire, à ce jour, seulement 37 kilomètres de section en souterrain ont été réalisés sur l'ensemble des lignes nouvelles en France. Selon les variantes, et à ce stade des études, le projet coûterait entre 4,9 à 7,5 milliards d'euros. Ainsi, dans un contexte de rareté des fonds publics, doit-on définir un projet qui soit, un, le plus réaliste en termes de coût, et deux, le plus générateur de financements propres, c'est-à-dire participation de RFF et de la SNCF ?

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

Les scénarios de desserte à un axe desservant à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios, comme vous pouvez le constater sur cette carte, ont été étudiés suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.

Les scénarios de desserte à deux axes desservant d'une part Marseille, d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés en fonction, d'une part, de la position des branchements de la LGV Méditerranée entre la Durance, le scénario qui est situé le plus en haut de la carte, et Marseille, et la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Salonnaise.

Les scénarios de desserte à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction, d'une part, de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance, le point situé le plus en haut sur la carte, et le sud d'Aix-en-Provence, et de l'itinéraire dans haut du département du Var au Var ou centre-ville.

Ainsi, les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et les coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes qui suivent l'itinéraire du centre Var ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte-Baume. Ce sont les trois

scénarios représentés en vert sur cette carte. Ces trois scénarios, ce sont les partenaires du projet qui nous ont demandé de les approfondir.

Alors la question qui se pose également : Jusqu'où construire la LGV PACA ? Le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante entre Antibes et Nice permet de résoudre les principaux problèmes de capacité du réseau ferroviaire sur la Côte d'Azur. Cette solution représentée par une flèche rouge sur la carte est la solution que nous proposons. Elle offre l'essentiel des gains de temps de parcours à destination de l'agglomération azurée et elle permet le prolongement ultérieur vers l'Italie.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Bonsoir. Alain Truphemus. Je vais essayer très rapidement de vous présenter les différentes solutions étudiées pour construire la LGV dans les Alpes-Maritimes. La première solution consisterait à construire la LGV jusqu'aux environs de Cannes où la ligne se raccorderait à l'axe existant sur le littoral. La ligne existante entre Cannes et Nice supportera à l'horizon 2020 un trafic de TER très important. A cet horizon, une troisième voie aura été construite le long des deux voies existantes entre Antibes et Nice. Et la section de lignes entre Cannes et Antibes sera une coulée d'étranglement du réseau ferroviaire dans les Alpes-Maritimes. Donc dans une solution où la LGV se raccorderait à la ligne avant Cannes serait nécessaire pour assurer à la fois la circulation des TGV et la desserte des TER, de construire une nouvelle section de lignes à deux voies entre Cannes et Antibes. Cette section serait constituée à la proximité du littoral d'un tunnel d'environ 16 kilomètres. Le coût de cette solution est évalué à 5,4 milliards d'euros dans le cadre d'un scénario varois. Pour comparer les différentes solutions des Alpes-Maritimes nous avons pris une référence commune à l'ouest qui est ce scénario varois. Donc cette solution, le meilleur temps de parcours sans arrêt entre Nice et Paris pourrait être de 3 heures 50, et il faudrait vraisemblablement une gare nouvelle pour desservir l'ouest du département, le nouveau tunnel débouchant à l'ouest de la gare locale déchantant cette gare.

La seconde solution dont vous a parlé Bernard Gyssels consisterait à prolonger la ligne à grande vitesse jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice, permettant d'éviter l'étranglement entre Cannes et Antibes. Cette solution a un coût que nous évaluons au même ordre de grandeur du scénario précédent (5,35 milliards d'euros) pour un gain de temps de parcours d'une dizaine de minutes à destination de Paris Nice en 3 heures 40. Dans ce scénario, une nouvelle gare s'avère opportune pour desservir l'ouest du département ; on imagine que cette gare pourrait se situer au croisement de la ligne à grande vitesse et de la ligne existante Cannes Grasse qui a été rouverte il y a quelques jours. Alors on peut prolonger cette ligne à grande vitesse, on peut la construire jusqu'au centre de Nice. Evidemment c'est plus cher, le projet est évalué à 6 milliards d'euros. La nécessité de construire une nouvelle gare toujours à l'ouest du département pour desservir le triangle Grasse, Cannes et Antibes, et un gain de temps de cinq minutes par rapport au scénario précédent ; on pourrait faire Nice Paris en 3 heures 35. Dans ce scénario-là, par contre, il n'y a pas de possibilité de desservir le projet de pôle multimodal à Nice Saint Augustin.

On pourrait également aller au-delà de Nice et se raccorder sur l'axe littoral quelque part entre Nice et Monaco. Pour desservir Nice, dans ce cas-là, il faudrait construire une gare nouvelle que l'on imagine quelque part dans la vallée du Var. Le temps de parcours à destination de cette gare nouvelle serait du même ordre de grandeur que dans le scénario précédent, on pourrait donc faire Nice Paris en 3 heures 35. Ce scénario a donc l'avantage de faire gagner une dizaine de minutes

pour les relations à destination de l'Italie, mais évidemment comme la ligne à construire est plus longue, cela revient plus cher, c'est évalué à environ 6,5 milliards d'euros.

Enfin, on pourrait également traverser la totalité du département par une ligne nouvelle à grande vitesse qui se raccorderait sur l'axe littoral à la frontière entre Menton et Vintimille. Donc toujours la nécessité de construire des gares nouvelles dans ce scénario pour desservir l'ouest du département et l'agglomération de Nice. Un gain de temps de dix minutes supplémentaires par rapport au scénario précédent, et globalement de vingt minutes par rapport au scénario de raccordement entre Nice et Antibes. Un projet, là encore, plus cher : 7,5 milliards d'euros à investir pour aller jusqu'à la frontière. Et une question qui est celle de la desserte de Menton et de Monaco puisque la ligne nouvelle, dans ce cas-là, chanterait la ligne littorale, compte tenu du relief que vous connaissez bien ici sur la corniche, des difficultés pour construire la gare nouvelle et surtout des difficultés pour accéder à cette gare nouvelle depuis les villes en bas de la corniche.

Enfin, une dernière solution qui est qu'avec une ligne nouvelle construite jusqu'à la section à trois voies entre Antibes et Nice, il serait également possible de construire un barreau de lignes nouvelles entre le centre de Nice et la frontière italienne d'environ 25 kilomètres. Un projet total évalué à 7 milliards d'euros. Donc ce projet permet la desserte de Nice Saint Augustin et de Nice centre. Se pose toujours la question de la desserte de Menton et de Monaco dans ces scénarios-là. Je vous remercie.

Didier COROT

Merci. Nous pouvons maintenant passer à une ou deux questions. J'ai ici les questions qui ont été mises en stock. On va peut-être se passer du tirage au sort, et on prend les deux premières. Monsieur Menard de Cagnes-sur-mer.

Jean-Paul MENARD, Amis du Rail azuréen

Merci. Jean-Paul Menard, membre des Amis du Rail Azuréen.

Didier COROT

Pas trop long s'il vous plaît.

Jean-Paul MENARD

Ma question porte sur la connexion avec l'Italie qui est absolument nécessaire et indispensable. Et se pose le problème de la concertation avec les autorités italiennes. J'aimerais savoir si des contacts ont déjà été pris avec les autorités italiennes. Et j'ajouterai à ma première question une deuxième question plus technique : où serait située la connexion de la ligne ouverte avec la gare actuelle de Vintimille. Les Italiens avaient parlé de déplacer la gare actuelle de Vintimille dans la vallée de la Roya-Bévéra. Alors j'aimerais savoir ce qu'il en est sur cette question extrêmement importante. Vous savez que les représentants de RFI, c'est-à-dire l'équivalent du Réseau Ferré de France en France, n'ont pas répondu complètement à ma question. Ils ont précisé que rien n'était prévu entre Vintimille et la frontière italienne. Or, au moment où nous parlons de la ligne à grande vitesse

appelée à desservir d'ici une quinzaine d'années notre région, il faudrait quand même commencer à se poser la question du raccordement du réseau italien avec nos réseaux français. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Bernard GYSSELS

Vous avez posé deux questions. La première concernant les contacts que l'on a avec RFI, bien évidemment nous avons des contacts avec RFI, nous avons même eu plusieurs réunions sur ce sujet-là. Pour ce qui concerne le prolongement jusqu'à Vintimille de cette ligne nouvelle, nous avons pris l'hypothèse où ce projet viendrait se raccorder à la gare actuelle de Vintimille. Voilà les hypothèses que nous avons prises aujourd'hui.

Didier COROT

Une deuxième question. Monsieur Nallino de l'AAR à Nice.

Germain NALLINO, Amis du Rail azuréen

Disons que l'on a une opportunité aujourd'hui dans cette ligne LGV intéressante par rapport à Paris, et surtout je dirais qu'avec l'arc méditerranéen nous avons là rapproché les capitales européennes, je crois que l'on en est conscient. Dans le département, se dégage quand même l'idée générale favorable au TGV, à la ligne LGV. Néanmoins, il y a différentes appréciations. Certains considèrent que la ligne mérite peut-être des enfouissements, d'autres souhaitent qu'elle passe au-delà du littoral. Tout cela pose problème à nous tous et il faut y réfléchir. Néanmoins l'idée qui ressort en général est qu'il faut bien une ligne déconnectée de la ligne du réseau, donc une ligne LGV propre. Cela ressort à toutes les réunions que l'on a faites jusqu'à ce jour, il ressort bien cette idée-là.

Deuxièmement, il ressort aussi l'idée d'une gare nouvelle. Donc à réfléchir. Une gare placée en centre-ville est intéressante parce qu'elle coordonne l'ensemble des moyens de transport, notamment si on considère ce qui a été dit de la gare de Saint Augustin. Néanmoins, la gare de Saint Augustin, au niveau du réseau TER qui est placée à égale distance de Cannes et de Menton permettrait une desserte intéressante avec peut-être cette ligne LGV à Sophia, peut-être faire un raccordement sur la ligne Cannes Grasse. Je pense qu'il y a quelque chose à faire là, notamment au niveau des TER. Il y a aussi quelque chose à faire au niveau, donc, des chemins de fer Provence parce que l'on a toute la vallée du Var et Durance qui sont très importants, je dirais, au niveau circulation, au niveau desserte, en raccordant la gare des chemins de fer Provence à la gare de Nice. Ce qui ferait que sur l'ensemble du département on aurait toutes les lignes qui seraient coordonnées et prêtes à recevoir toutes les lignes LGV en gare de Saint Augustin en desservant l'ensemble des communes du département. Voilà donc l'idée générale qui se dégage chez nous, chez les Amis du Rail en particulier. Et la question que je pose à RFF, c'est dans quelles conditions on pourrait construire une gare LGV aux environs de Sophia, avec une desserte à Sophia par exemple, une desserte à Saint Augustin ? Et est-ce qu'il serait possible de faire un raccordement sur la ligne Cannes Grasse, par exemple ?

Didier COROT

Donc RFF, opportunité, positionnement des gares ?

Bernard GYSSELS

Oui, tout à fait, le positionnement des gares, il y a Ouest Alpes-Maritimes qui était envisagé à la suite du Comité d'orientation. Et cette gare, c'est une hypothèse, pourrait être située notamment à l'intersection de la ligne à grande vitesse et la ligne Cannes Grasse. Vous savez que l'un des principes qui a été demandé, c'est que les gares nouvelles soient situées à l'intersection de la ligne classique. C'est vrai pour Nord Toulon, c'est vrai pour Est Var. Et de la même manière, l'hypothèse de la gare Ouest Alpes-Maritimes pourrait bénéficier de cette interconnexion, mais ce n'est pas la seule solution. Rien n'est arrêté. Il pourrait également, dans la réflexion, y avoir une gare un peu plus loin, proche de Sophia Antipolis. Je pense que la réflexion doit être poursuivie, et aujourd'hui Réseau Ferré de France n'a pas arrêté de positionnement précis.

Didier COROT

La réponse vous satisfait ? Alors nous allons passer la parole aux interpellateurs, à Monsieur Jean-Claude Guibal, Député Maire de Menton. Vous avez un micro ? La parole est à vous.

Intervention des interpellateurs

Intervention de Jean-Claude GUIBAL, Député-Maire de Menton

Merci. En ce qui me concerne, en sept minutes, je ne vais pas rentrer dans le détail des moyens à mettre en œuvre. Je vais me contenter d'évoquer ce qui me semblerait être des objectifs souhaitables, en deux temps. D'une part, sur l'ensemble du territoire des Alpes-Maritimes, et dans un deuxième temps dans la partie Est des Alpes-Maritimes même si bien entendu elle n'est concernée dans sa totalité que pour un horizon encore plus lointain, on en est bien conscient. D'abord, parmi les objectifs généraux, il y en a un qui me semble personnellement assez évident, celui qui consiste à dire qu'il est nécessaire que la partie orientale du territoire national, en l'occurrence les Alpes-Maritimes, soit désenclavée par la voie ferroviaire. Et plus largement, il est nécessaire également d'envisager le prolongement de la LGV au-delà de Nice, c'est-à-dire en direction de l'Italie dans le cadre d'un réseau européen, plus précisément d'un arc méditerranéen. Tout ceci, bien évidemment, nécessite du temps. Mais au moment d'une conception globale, il me semble important de le rappeler.

Après, et toujours au niveau départemental, ce qui me semble prioritaire, c'est que la métropole départementale qu'est Nice soit desservie par la LGV dans un temps compétitif avec celui de l'avion. Je comprendrais mal que l'on dépense quelques 7 milliards d'euros sans que le Train à Grande Vitesse ne soit pas un des moyens de déplacement parfaitement compétitifs avec l'avion. Ce qui veut dire, en tout cas, se situer à une durée de parcours située entre 3 heures 35 et 3 heures 50 maximum pour relier Nice à Paris. Je passe sur tous les aspects que vous avez parfaitement évoqués qui concernent la saturation annoncée et certaine du réseau routier et autoroutier pour toutes les dessertes de proximité internes au département.

Pour le reste, il me semble, toujours au niveau départemental, qu'un TGV n'est pas un omnibus, et qu'il est peut-être indispensable de se poser la question – je le dis brutalement, je sais que tout ceci doit être nuancé – de desservir dans la ligne nouvelle toutes les villes littorales du département. Ce qui me semble important, ce sont les liaisons Nice, Paris et l'arc méditerranéen. Pour le reste, cela relève du nécessaire embranchement de la ligne nouvelle avec la ligne actuelle de façon à ce que les rames TGV puissent desservir selon des horaires différents les gares actuelles de centre-ville de ces villes littorales plutôt que de se préoccuper de la construction de gares nouvelles autres que celle de Nice sur le territoire départemental. D'autant qu'en sortant des Alpes-Maritimes, sans entrer dans le débat sur faut-il passer par Marseille ou ne pas passer par Marseille, il me semble, je prends cela d'un point de vue hétérodoxe, qu'une gare TGV est une infrastructure, en tout cas une gare nouvelle TGV, que l'on pourrait comparer à un aéroport qui n'est pas nécessairement en centre-ville, mais à laquelle on y accède en voiture à quelques kilomètres, en tout cas à un temps relativement raisonnable du centre-ville. Bien évidemment la question ne se pose pas dans les mêmes termes pour une ville qui dispose d'une gare centre-ville sur le parcours de la ligne nouvelle.

Toujours au niveau du département, l'hypothèse a été évoquée, et je crois qu'elle mériterait d'être étudiée, de savoir si dans ce territoire des Alpes-Maritimes, dès que l'on y entre en arrivant du Var, qui est un territoire particulièrement rare, fragile et si j'ose dire précieux, ne serait-ce que sur le plan de sa valeur de marché, il serait souhaitable d'étudier l'hypothèse d'un enfouissement total de la ligne depuis l'arrivée dans les Alpes-Maritimes jusqu'à Nice. Etant entendu que cela pose un problème financier majeur, étant entendu aussi, cela peut sembler être une partie importante de

l'étude, que les terrains ainsi libérés, si on arrive à trouver une solution pour enterrer la ligne classique, pourraient être favorisés et contribuer à financer le nouvel ouvrage. Je le cite parce que je crois que les questions d'environnement sont essentielles dans notre département, et qu'autant il me semble important et vital de les désenclaver, il me semble également important et vital de ne pas le traumatiser davantage et de respecter ce qui est l'un de ses attraits principaux sur tous les plans, y compris économiques, qui est sa qualité de vie.

Il me reste deux minutes ? Si je reviens maintenant à la partie orientale, c'est-à-dire au-delà de Nice, je répète qu'à terme, dans un autre horizon, il me semble évident qu'il faudra relier Nice à Gênes. Je crois que là plus qu'ailleurs, plus qu'à l'ouest de Nice, l'enfouissement des voies est indispensable, sinon ce sera comme pour l'autoroute une succession de tunnels plus ou moins courts et de viaducs plus ou moins longs dont le total sera financièrement aussi important qu'un enfouissement total, mais avec un coût environnemental assez catastrophique.

Concernant Menton, je ne parle pas pour la Principauté de Monaco, d'un point de vue strictement personnel, Menton n'est pas demandeuse d'une gare TGV. Je suis cohérent avec ce que je disais tout à l'heure de l'utilité ou pas de créer des gares TGV qui transformeraient les TGV en omnibus, c'est-à-dire dans chacune des villes littorales. Donc on n'est pas demandeur d'une gare TGV, par contre, bien évidemment, on est demandeur d'une possibilité pour les rames TGV, selon certains horaires, d'être embranchées pour permettre aux voyageurs sans rupture de charge de venir jusqu'en gare centre-ville de Menton.

Et le point, enfin, qui me semble particulièrement important que vous avez évoqué aussi et qui prend, me semble-t-il, une intensité particulière à l'est de Nice, c'est celui des TER. Le réseau routier est déjà dense, je crois qu'il ne serait pas judicieux de le densifier encore. Ce qui veut dire que sa saturation qui est déjà presque approchée risque de s'accroître encore, et que donc il faut faire en sorte d'orienter le maximum de déplacements de proximité domicile/travail vers le transport ferroviaire sur, soit les lignes existantes, soit des lignes à créer s'il ne sera pas possible de faire une troisième voie dans le département. Donc je retiens pour hypothèse d'école, celle d'un enfouissement de l'ensemble des voies. Mais l'objectif étant que les déplacements domicile/travail qui concernent près de 30 000 Français qui résident entre Nice et Menton et en territoire français mais qui travaillent en Principauté de Monaco aient tout intérêt à prendre le train, c'est-à-dire en l'occurrence le TER, plutôt que la voiture. Ce qui veut dire que tout développement de lignes nouvelles ne doit pas compromettre mais au contraire doit favoriser l'intensification des cadences des TER. Et j'étais heureux de vous entendre dire tout à l'heure que pouvait être envisagé un cadencement de dix minutes le passage dans chaque gare. Voilà pour l'essentiel sans vouloir rentrer dans ce qui relève de la compétence des techniciens. C'est eux qui savent, à partir des objectifs, choisir les bonnes solutions. Donc je n'aurai pas la prétention de dire que telle solution est meilleure que telle autre pour atteindre les objectifs que je vous ai présentés. Merci.

Didier COROT

Merci Monsieur de Maire. Je pense que RFF, sans vouloir synthétiser, il y a eu quand même quelques questions. D'abord l'enfouissement total ou partiel du tracé des Alpes-Maritimes, le positionnement de gares nouvelles à Menton, et puis le problème récurrent des TER que nous rencontrons depuis Aix, Marseille, Toulon.

Bernard GYSSELS

Effectivement, quelques observations par rapport à vos propositions. J'ai présenté tout à l'heure un projet en évoquant les difficultés du relief à traverser la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et en faisant remarquer que de ce fait le coût du projet est déjà très élevé. Donc une première remarque, dans les Alpes-Maritimes on a 20 kilomètres par rapport à d'autres projets. Lorsque l'on arrive à la troisième voie entre Antibes et Nice, sur ces 20 kilomètres on a plus de 80 % de tunnel déjà. Ça c'est le premier point. Par contre, si on évoque l'enfouissement des voies ferrées, cela revient à faire un deuxième projet, et je ne vois pas comment on pourrait le financer. Je crois que le gros problème se situerait à ce niveau-là.

Jean-Claude GUIBAL

Je n'évoquais pas cette hypothèse pour l'ouest de Nice où il y a apparemment sur certains tronçons suffisamment de place pour faire une troisième voie. Mais par contre pour la partie qui se situe à l'est de Nice, là, le coût de réalisation d'une troisième voie et les dommages environnementaux qu'elle provoquerait me semble pouvoir permettre d'envisager un enfouissement dans un coût qui ne serait pas fondamentalement différent de l'ensemble des ouvrages d'art qui seraient nécessaires de réaliser pour faire la ligne.

Bernard GYSSELS

Une précision, à l'est de Nice, entre Nice et Vintimille, nous avons une double voie électrifiée, et cette double voie permettra la proposition que Lise Mermillod a évoqué tout à l'heure à six TER par heure. Pendant une heure dimensionnante de pointe, on peut avoir six TER, un train de fret et un TGV. Donc si vous voulez, le problème de la troisième voie ne se pose pas, on a vu la capacité d'infrastructure entre Nice et Vintimille. Ce que nous avons présenté, c'est un projet de la LGV qui pourra aller au-delà de Nice et effectivement, de la même manière, cela paraissait par une flèche qu'Alain Truphemus a présenté, où vous avez de l'ordre de 25 kilomètres avec pratiquement 20 kilomètres de tunnel si l'on était amené à réaliser cette continuité au-delà de l'arc. Donc là, si j'ai bien compris, c'est entre Nice et Vintimille s'il y avait à prolonger le projet vers l'Italie, on aurait un coût quand même très élevé. Et bien évidemment cette solution ne conduirait pas à supprimer la voie littorale. C'est pour cela que je disais s'il y a un enfouissement de la voie littorale cela reviendrait à faire deux fois ce projet-là.

Jean-Claude GUIBAL

Excusez-moi Monsieur Gyssels, la LGV enfouie et le maintien de la voie actuelle pour assurer des navettes de TER : parfait.

Bernard GYSSELS

C'est ce qui est proposé.

Didier COROT

Juste avant Monsieur Seguin, pourquoi actuellement, puisque vous prévoyez de ne rien faire, cela ne fonctionne pas ?

Bernard GYSSELS

Je n'ai pas les éléments de desserte aujourd'hui, mais si vous voulez, par rapport au programme du Conseil Régional, les infrastructures existantes, dans la situation actuelle, permettraient de faire six TER.

Jean-Claude GUIBAL

Cela serait fabuleux si ça pouvait être le cas.

Alain SEGUIN

Si je peux me permettre de faire quelques commentaires et observations, avant, sur ce sujet-là, de pourquoi pas six TER par heure entre Nice à Vintimille ? C'est la question. Je crois qu'en fait c'est quelque chose qui mérite d'être mis sur la table à dessin ou dans un bureau d'étude. Parce que pourquoi pas ? Simplement, ce qui se passe aujourd'hui, c'est que les trains qui vont de Nice à Vintimille ne sont pas des trains qui partent de Nice et qui vont à Vintimille. Ce sont des trains qui viennent de plus loin côté français. Vous le savez peut-être mieux que moi, je ne connais pas le détail des dessertes, mais beaucoup viennent de Cannes par exemple, voire de Grasse maintenant, Draguignan aussi. Donc en fait, il faut que les trains aient des horaires compatibles à l'ouest de Nice avec d'autres trafics, par exemple les grandes lignes, et ensuite aillent s'enfiler sur Nice Vintimille sur lequel, finalement, il reste de la capacité. Et dans l'autre sens, le nombre de trains que l'on peut mettre en place n'est pas de six non plus parce qu'il faut qu'ils arrivent juste dans le bon tuyau pour prolonger les (*inaudible*). Donc peut-être qu'il faudrait imaginer une étude qui consiste à déconnecter, à couper les trafics au niveau de Nice, pourquoi pas, et faire de la navette Nice Vintimille avec rupture de charge à Nice pour ceux qui veulent aller à l'ouest de Cannes. C'est une étude à faire, pourquoi pas ?

Jean-Claude GUIBAL

Nous on est très demandeur ici. Je sais bien que l'on n'est pas là dans un lieu de négociations mais de concertations, néanmoins en se plaçant dans un esprit de négociations, en contrepartie du fait que la LGV s'arrêterait à Nice dans quinze ans, mais que l'on parlera d'elle vingt ans plus tard pour la partie située à l'est de Nice. Ce que nous souhaiterions comme contrepartie, c'est qu'il y ait une véritable amélioration de la desserte des TER sous la forme de navettes cadencées dans les délais que vous avez indiqués. Donc on aimerait bien que cette étude soit faite et soit concluante.

Alain SEGUIN

Sans être rigoureusement sur ce sujet précis, puisque je pense que tu en as parlé, la SNCF travaille et réfléchit déjà avec certaines instances du Conseil Régional pour améliorer les dessertes TER de

cette zone, en particulier avec un projet Interreg qui va commencer bientôt et qui est sous le pilotage du Conseil Régional en association avec le RIG. Evidemment on n'est pas sur le schéma Nice Vintimille, mais la problématique serait intégrée dans cette étude. D'autre part, il faut savoir également que, comme vous l'avez fait remarquer fort justement dans votre propos, à l'est de Nice, il n'y a pas que Menton, il y a également Monaco ; Monaco est un gros inspireur de trafic ferroviaire, on sait pourquoi, il y a beaucoup d'emplois. Et les Monégasques sont preneurs d'une desserte TER qui ne vienne pas de Nice centre seulement mais bien de Nice Saint Augustin futur compte tenu de sa connexion avec l'aéroport de Nice. Donc tout cela est une problématique qui est intégrée dans les études. Une problématique qui est à l'étude en ce moment.

Didier COROT

Nous enregistrons que dans les Alpes-Maritimes, il y a une demande d'étude de rapport direct entre Nice et Antibes. Cette demande a été formulée ici même à Menton pour Vintimille. Monsieur Jacques Molinari ? A moins que vous ayez quelque chose à rajouter ?

Alain SEGUIN

Je vous passe la parole tout de suite après si vous le voulez bien. J'ai noté une observation de Monsieur le Maire à laquelle je n'ai pas réagi tout à l'heure. Vous parliez des TGV omnibus, et c'est vrai que la SNCF ne souhaite pas non plus les TGV omnibus. On souhaite avoir des gares desservies qui soient des gares qui sont bien accessibles, je reprends un propos qui a été tenu par Bernard Gyssels, on n'a pas encore positionné les gares. Je crois que tout le monde souhaite que les gares soient bien positionnées et surtout que les dessertes routières et de transports en commun soient très performantes pour qu'il soit très facile d'accéder ou de quitter cette gare. Et c'est l'intérêt également de tout le monde, y compris pour l'économie du projet, d'avoir des gares très accessibles pour avoir beaucoup de voyageurs et donc beaucoup de trains. La cadence des trains dépend du nombre de voyageurs qu'il y a dedans.

On a intérêt à avoir des gares les plus grosses possibles avec le moins d'arrêts possibles. Ça c'est l'économie qui le dit. Des marchés propres qui permettent de faire cela sont les marchés de Marseille, de Toulon et de Nice. Pour ces trois agglomérations, la desserte que j'ai présentée tout à l'heure, forcément synthétique qui ne rentre dans le détail, prévoit un certain nombre de dessertes directes significatives, c'est entre cinq et dix, en général, par jour sans aucun arrêt. Par exemple, les TGV Paris Nice, selon les scénarios, font des temps de parcours que vous avez évoqués dans la fourchette 3 heures 35, 3 heures 50. Ensuite, pour desservir les autres villes que l'on ne souhaite pas oublier puisque le TGV n'est pas seulement un avion qui roule sur les rails, c'est aussi quelque chose qui rentre dans les centres-villes, et on souhaite le conserver. On ne peut pas faire des TGV directs Paris Saint-Raphaël ou Paris Cannes qui ne sont pas des marchés économiques suffisants pour remplir les trains. C'est pour cela que nous concevons deux types de dessertes que j'évoquais tout à l'heure, des directes qui vont directement sur les grandes agglomérations et des trains qui s'arrêtent dans des gares relativement importantes mais plus nombreuses pour aller desservir Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, l'ouest de Toulon.

Didier COROT

Merci. Avant de vous passer la parole, Monsieur Molinari, je sollicite la salle de poser des questions et de remettre les questionnaires aux hôtes, comme cela, après l'intervention de Monsieur Molinari, nous passerons aux questions de la salle. A vous Monsieur Molinari. Rappelez-nous qui vous êtes.

Intervention de Jacques MOLINARI, Secrétaire général du GIR-MARALPIN

Le GIR-MARALPIN. Pour nous, cette ligne nouvelle c'est d'abord la connexion avec le nouveau réseau ferroviaire italien et c'est aussi une ultime chance de réaménagement de notre territoire maralpin. Tout d'abord, pour répondre à une question qui a été posée au tout début, je fais l'interprète de l'ingénieur Alemonte qui est un des concepteurs de la mise à double voie de modernisation de la ligne Ligure et qui est Directeur des transports régionaux qui n'a pas pu venir, et également de l'ingénieur Fabricio Delo qui est Directeur du mouvement de la RFI qui, tous deux, ont été invité et n'ont pas pu venir. C'est pour dire que les relations avec les partenaires italiens sont multiples et étroites. Si vous le voulez bien, peut-être en leur nom, je rappellerai que les Italiens, nos voisins, font un bond en avant ferroviaire, que leur réseau ferroviaire est en grands travaux avec la reconstruction de l'axe ligure dont les portions nouvelles seront portées à 200 kilomètres/heure, la seconde tranche est en cours, la troisième sera achevée vers 2012. Avec une augmentation énorme de la capacité du nœud ferroviaire génois et également avec les liaisons à grande vitesse entre Gênes et Milan à 300 kilomètres/heure, c'est une ligne mixte.

Ceci dit, je reviens à la problématique de notre espace maralpin, je passerai sur ces images plus techniques mais vous trouverez des renseignements précis sur le site de notre groupe et également auprès de RFF et de la SNCF. Vous voyez la complexité du nœud de Gênes qui est énormément plus riche en trafic ferroviaire que celui de Marseille par exemple, et puis la ligne à grande vitesse Gênes Milan. Je reviens à notre espace, il est à la croisée des chemins, il est à la croisée des flux est-ouest, c'est le transit international, il est également à la croisée au sud des migrations que je qualifierai de tropiques qui font venir vers nous un très grand nombre de touristes ou de visiteurs dont une grande partie vient du Piémont. Face à cette situation, nous sommes devant une alternative : soit le scénario tendanciel qui consiste à faire du tout automobile, ce que l'on a fait jusqu'à présent indiscutablement, soit un scénario volontariste qui tient compte des accords internationaux qui nous lient. Ce scénario volontariste porte sur la maîtrise de l'urbanisme, il porte sur le rattrapage du retard considérable en infrastructures ferroviaires et en modes doux. Nous sommes en retard d'un facteur 3 par rapport au reste du territoire national en matière d'infrastructures ferroviaires. C'est la raison pour laquelle la construction d'une seconde ligne ferroviaire est une évidence et une nécessité.

En ce qui concerne les flux est-ouest, je vous rappelle l'évolution inter câble du trafic des poids lourds, vous la connaissez. Ces poids lourds qui roulent au-dessus de nos têtes ici à Menton, c'est la ligne rouge de Vintimille. Vous voyez que le trafic poids lourds va bientôt rejoindre celui du total des Alpes du nord, c'est-à-dire le Mont Blanc et le Fréjus réunis qui dépasse allègrement le trafic modal. Et quant au trafic ferroviaire à Vintimille, il est dérisoire, il est au même niveau que celui du Montgenèvre en Italie. Que nous présente-t-on dans quelques mois ? Vous allez voir s'ouvrir un autre débat public. C'est le débat public sur le contournement autoroutier. Il s'agit d'une opération qui va porter entre Antibes et La Turbie et qui coûterait de 1,5 à 3 milliards d'euros. Si on se fie aux chiffres qu'a avancé Monsieur Gyssels pour le coût au kilomètre de lignes nouvelles en région

PACA, un tel investissement représenterait 7 kilomètres d'une ligne nouvelle. C'est dire à quel point il y a des choix à faire. En ce qui nous concerne, nous n'hésitons pas, le choix, nous le portons sur le ferroviaire et non pas sur l'autoroute, sur la seconde autoroute que l'on pourrait qualifier de l'A8 ter, il y a une A8 bis qui a été repoussée, ce serait la deuxième version, la troisième version d'un doublement d'autoroute.

Mais il y a également quelque chose qui nous inquiète parce que notre approche est globale, on ne peut pas isoler la ligne de son contexte. Notre secteur représente un million d'habitants permanents. En période de pointe, c'est 2 millions d'habitants, et une partie de ce deuxième million vient d'ailleurs, et notamment vient du nord. Qu'a-t-on fait jusqu'à présent ? Qu'avait-on imaginé jusqu'à l'époque récente ? C'était le tunnel autoroutier du Mercantour. Ce tunnel autoroutier du Mercantour était présenté comme la survie de la Côte d'Azur. Le tunnel ne s'est pas fait et ne se fera jamais, et la Côte d'Azur n'est pas morte. Mais on persévère, les flèches rouges représentent les projets routiers nord-sud. Vous voyez qu'à Tende il y a un projet de nouveaux tunnels routiers pour aboutir à 2 kilomètres routiers alors que l'on néglige une ligne ferroviaire. Alors je rappellerai à Monsieur le Député Maire que naguère, il y a six ans, le syndicat communal que vous présidiez, Monsieur le Député Maire, avait adopté une motion en faveur de la valorisation de la ligne ferroviaire.

Jean-Claude GUIBAL

Il y en a une autre.

Jacques MOLINARI

Il y en a beaucoup d'autres mais les lignes ferroviaires on les publie, en revanche il y a des projets routiers. Et vous voyez que, en même temps que nos projets, un deuxième tunnel routier attend, un projet à Arles, c'est la deuxième flèche, la troisième flèche, et un autre qui lui serait autoroutier entre Albenga et Alassio. Vous voyez que l'on n'arrête pas de faire des projets routiers. Ces projets coûtent très cher, ils ont des conséquences dommageables à long terme, et on recule, on rechigne à investir dans le ferroviaire. D'où le deuxième réseau, il faut à tout prix réaliser cette liaison avec l'Italie, surtout si on compare son coût au coût des projets routiers et autoroutiers que l'on nous présente et que l'on va nous présenter très bientôt.

Alors quelles sont, à notre sens, les priorités ? Et que sont devenues les bonnes résolutions ? C'était la motion dont je faisais état. Quelles mesures prendra-t-on pour juguler enfin le trafic international polluant ? Je m'adresse une nouvelle fois à notre Député Maire qui, au Parlement, pourrait peut-être peser sur la mise en œuvre des recommandations tant européennes que nationales en la matière. Comment faire face au chaos automobile qui commence à sévir chez nous ? Et comment mieux desservir la Principauté de Monaco ? Alors, nous faisons des propositions.

Tout d'abord, rappelons l'importance du chemin de fer à l'heure actuelle. Vous constatez sur ce graphique que le trafic sur la Côte d'Azur – la partie droite du schéma – est considérablement plus élevé que celui de la région marseillaise et toulonnaise. Vous allez voir sur le second graphique que le nombre de voyageurs TER en région PACA, en premier rang Nice, et en second rang la Principauté de Monaco avant même Marseille, ce sont les petites colonnes en bleu. Et que selon les estimations de la SNCF et de RFF, ces trafics vont être multipliés par au moins 2,5. C'est dire à quel point il faut consacrer énormément de soins à la desserte locale et régionale.

Pour se faire, notre proposition est la suivante : Nous sommes évidemment partisans d'une ligne nouvelle. Cette ligne nouvelle doit constituer avec la ligne historique, la ligne actuelle, un réseau maillé. Un réseau maillé autour de quels points ? Autour des grands centres ferroviaires existants qui sont également des centres urbains. Cannes La Bocca se prêterait bien à ce genre de nœud ferroviaire, Cannes La Bocca est assez près de la ville de Cannes, et d'ailleurs nous pensons que c'est une proposition qui a d'ailleurs été faite par la municipalité de Cannes. Ensuite, c'est la gare de Nice, c'est le combina de Nice Tiers et Nice Saint Roch. Et enfin, c'est Vintimille. Nous pensons que cette ligne nouvelle à la traversée de la Côte d'Azur doit être mixte. Pour quelle raison ? Pour que cette ligne nouvelle mixte débarrasse la ligne littorale de tous les trafics lents, locaux et courte distance régionale. De cette manière-là, l'on disposerait d'un dispositif versatile dans la mesure où, dans des circonstances qui sont malheureusement fréquentes – coupures de ligne, incidents, grands travaux de rénovation, de renouvellement de voie -, on puisse aussi bien diriger des trains sur une des branches que sur l'autre. De cette manière-là, on disposerait d'un réseau parfaitement sécurisé et, pour ce qui est de la ligne historique, totalement libéré des circulations gênantes de manière à assurer un cadencement de grande qualité et de grande densité. Je précise que cette rénovation dépasse les 70 kilomètres sans même tenir compte de l'extension vers San Remo et Imperia. Sur 70 kilomètres, il nous faut des trains omnibus mais il nous faut également des trains semi-directs, ce qui, la SNCF y reviendra, pose des problèmes de sillons. Donc nous sommes obligés de disposer de cette ligne en totalité. C'est la raison pour laquelle nous demandons ce dispositif-là en réseau maillé.

Didier COROT

S'il vous plaît.

Jacques MOLINARI

Je vais conclure. Et dès maintenant, nous faisons une proposition qui est tout simplement la reprise d'un projet du Conseil Général des Alpes-Maritimes. Tenez-vous bien, ce tracé a été proposé en 1995 par la Direction des transports du Conseil Général. Malheureusement, la qualité est assez médiocre, mais vous voyez qu'il est tout à fait possible de réaliser un tracé qui aboutisse par la vallée de la Bévéra et aboutisse au Parco Roya. Et après, bien entendu, on utilise les infrastructures existantes, le Parco Roya que vous voyez c'est la tache blonde en haut, et ensuite la gare internationale en partie basse. Voilà le tracé que nous proposons qui mérite d'être étudié.

Mais nous attirons l'attention de tout le monde, à commencer par les administrations ferroviaires mais également les élus, parce qu'il nous faut préserver toutes ces emprises. Ces emprises sont âprement convoitées. Et Monsieur le Député Maire ne niera pas que la ville de Vintimille et la ville de Menton souhaiteraient bien en récupérer une partie. Il faudrait également préserver les emprises de la gare de Beaulieu. La gare de Beaulieu peut servir de garage à des rames en attente pour la desserte de la Principauté de Monaco. Et tout ceci doit être conçu d'une manière la plus cohérente possible, la plus audacieuse possible et dans le plus long terme possible.

Didier COROT

Merci Monsieur Molinari. Au premier point, je pense que le maître d'ouvrage a des éléments face à cette interpellation : la mixité, les itinéraires par rapport au scénario référentiel approfondi que vous avez proposé au débat.

Lise MERMILLOD

Sur la mixité, je vais faire un petit peu comme vous ; vous avez présenté tout à l'heure les grands projets de tunnels routiers pour le trafic des marchandises. Je vous montre cette carte qui représente ici les grands projets d'itinéraires de transit à grande capacité ferroviaire qui bénéficieraient à l'Espagne, à la France, à l'Italie et aussi à toute l'Europe. Cette carte nous a été présentée d'ailleurs par RFI. Et donc c'est aussi leur ambition de développement du réseau. Ils voient effectivement une grande nécessité de développer un axe est-ouest, mais leur vision est un axe Lisbonne Kiev qui passe par Milan Turin. Ils voient aussi qu'il y a une grande nécessité de développer des axes nord-sud, le train de marchandises nord-sud est très important. Mais pour eux, c'est un axe Gênes Rotterdam, et c'est un axe Palerme Berlin qui passeraient par les deux tunnels suisses en cours de construction. Voilà donc la vision des Italiens.

Côté français, finalement on partage un peu la même vision puisque l'on se base, nous, sur un corridor d'autoroutes ferroviaires qui part de l'Espagne, qui traverse la vallée du Rhône et qui remonte. Et pour les flux qui sont à destination de l'Italie, il y aurait un raccordement vers Modane et donc vers le futur tunnel Milan Turin. Alors on voit bien sur ces deux cartes qu'en aucun cas il n'y aurait d'itinéraires de transit de marchandises à travers la région PACA. Est-ce que c'est un problème pour limiter le transit routier, les 3 500 poids lourds qui passent la frontière aujourd'hui à Vintimille ? La réponse est non, ce n'est pas un problème. Qu'il n'y ait pas de ligne mixte en région PACA ne pose pas de problèmes. Pourquoi ? Parce que ces itinéraires ferroviaires et notamment Milan Turin permettront d'écouler déjà un tiers du trafic routier à Vintimille, en complément desquels peuvent être mis en service des services d'autoroutes de la mer qui seront nettement plus performants que la route et que le fer pour les importants trafics de transit entre l'Espagne, la France et le sud de l'Italie, et qui représentent plus de 70 % des trafics de transit routier à Vintimille. Il existe donc des solutions alternatives à une ligne mixte qui seront très performantes, qui sont déjà très avancées. Et si on rappelle les surcoûts d'une ligne mixte, en gros c'est 40 % de plus pour le coût de la LGV PACA. Si on garde en mémoire que ce projet est déjà un projet extrêmement cher, beaucoup plus cher que la moyenne des autres grands projets qui sont à l'étude en ce moment en France, que les fonds publics se font très rares, il faut essayer de garder un projet qui soit le plus réaliste possible si on veut se passer de la mixité.

Jacques MOLINARI

Vous permettez que je réponde à cette remarque ? Monsieur Gyssels sait sans doute mieux que vous nos propositions. Nous n'avons pas prôné la mixité totale de la ligne. La mixité s'arrête à la traversée de la Côte d'Azur. C'est que d'une part, vous-même, vous reconnaissez les possibilités d'écouler de l'ordre de 3,5 millions de tonnes sur la ligne qui n'en écoule qu'un million de tonnes. Cela signifie un accroissement. Néanmoins, vous savez, si vous avez suivi le débat depuis le début, que non seulement il y a une demande forte pour que la desserte des villes littorales par la ligne historique soit intensifiée. Deuxièmement, une demande pressante aussi pour que toutes les circulations qui ne sont pas voyageurs soient évincées de cette ligne. C'est la raison pour laquelle

nous considérons qu'avec une ligne mixte sur la traversée de la Côte d'Azur, nous résolvons à la fois tous ces problèmes. Nous pouvons faire face à l'écoulement du trafic marchandises actuel et accru d'un certain grenage, et nous pouvons également satisfaire à la demande de la population parce que cela est très important.

Je viendrai sur un autre point que vous n'avez pas évoqué et qui a été traité dans une rencontre entre la Commission Particulière du Débat Public et les autorités génoises, la Direction des installations portuaires, le Président de la Chambre de Commerce de Gênes, le Président de la Chambre de Commerce de Marseille qui, à l'unisson, ont affirmé que ces deux ports doivent être reliés par le ferroviaire. Cela implique qu'il y aura d'autres formes de fret auxquelles vous ne pensez peut-être pas actuellement mais qui pourraient survenir. Autrement dit, on ne peut pas condamner l'affaire littorale ferroviaire à exclure tout trafic de marchandises. C'est la raison pour laquelle nous demandons instamment à ce qu'une variante mixte soit étudiée selon ce schéma ou d'autres. Toujours est-il que cela doit être porté dans le cadre du débat public.

Lise MERMILLOD

Je peux vous proposer, effectivement, que l'on étudie cette variante dans le cadre du débat, que l'on définisse un cahier des charges ensemble et que l'on lance une étude, à mon avis, d'ici la fin juin, date de clôture du débat, je ne pense pas que l'on pourra conclure de toute façon. Deux éléments complémentaires. Le premier, c'est que, comme Bernard Gyssels vous l'a dit tout à l'heure, la capacité actuelle de la ligne classique permet de faire circuler les six TER, cela fait un TER toutes les dix minutes à l'heure de pointe dimensionnante, prévus par le Conseil Régional, c'est déjà une offre relativement bonne, permet aussi d'écouler un train de marchandises et un TGV par heure. Les tonnages qui sont évalués pouvoir être intéressés par du trafic de marchandises sur la ligne classique pourront tous connaître une réponse satisfaisante avec ce sillon d'un train par heure. Il est même probable qu'il ne soit pas totalement utilisé. Et la deuxième chose, c'est que l'on se heurtera de toute façon avec une LGV mixte qui irait jusqu'en Italie à une non continuité de la performance du côté italien. Effectivement, les Italiens réalisent en ce moment de gros investissements sur la ligne entre Gênes et Vintimille qui ne sont pas dédiés à l'augmentation du trafic de fret, c'est une mise à jour de la ligne au niveau, finalement, de ce qu'est la ligne actuelle Marseille Vintimille.

Jacques MOLINARI

Ce ne sont pas tout à fait mes propos.

Didier COROT

Monsieur Molinari, je pense qu'il faut que vous saisissiez l'utilité de saisir la Commission Particulière du Débat Public pour cette étude dont vous parlez, de manière à ce qu'elle soit enregistrée, et bien évidemment c'est un petit peu délicat mais il y aura possibilité. De toute façon, il faut que vous saisissiez la Commission. Je pense qu'il pourra y avoir des réponses plus précises, mais ce soir cela me paraît un peu difficile, à moins que Monsieur Gyssels

Bernard GYSSELS

Ce que je voulais préciser c'est que nous avons votre contribution, nous sommes en train de l'analyser. Et je crois qu'effectivement, ce qu'a dit Lise Mermillod, c'est que l'on établira un cahier des charges ensemble pour voir comment on peut poursuivre cette analyse.

Didier COROT

Je pense que l'on va passer à quelques questions de la salle. Si on peut nous afficher les dernières questions posées, s'il vous plaît. Monsieur Jean-Michel Cucinelli de Menton, agent SNCF. Vous parlez, ça se déclenche normalement tout seul.

Jean-Michel CUCINELLI, agent SNCF

Simplement, je ne reviens pas sur le projet de la LGV, je suis tout à fait favorable. Quant au tracé, je pense que cela demande réflexion sur le tracé exact. Simplement, par rapport aux métropoles du littoral et interrégionales, est-ce qu'en améliorant la ligne existante entre Marseille et Nice, en la modernisant, en modernisant les infrastructures, en supprimant des ralentissements, vous avez évoqué tout à l'heure du temps important entre Marseille et Nice, entre les métropoles, donc, du littoral, est-ce qu'en modernisant cette ligne, on pourrait aussi gagner du temps ? Je pense plus particulièrement à la relation entre Nice et Toulon, Nice et Marseille. Et puis je pense que la troisième voie est très importante pour multiplier le trafic TER entre Vintimille et Cannes. Je pense qu'il ne faut pas qu'il y ait de ruptures entre les métropoles azuréennes. Et tout à l'heure vous avez aussi évoqué la question du cadencement toutes les dix minutes, se pose aussi une question de personnel et une question de manque de matériels et de rames actuellement. Voilà, c'était simplement ma question. Est-ce que l'on pourrait améliorer le temps de transport en modernisant la ligne entre Nice et Marseille ?

Alain TRUPHEMUS

Il y a une synthèse d'études qui est disponible dans les locaux de la CPDP et sur le site Internet qui a regardé quelles améliorations pourraient être envisagées en réutilisant la ligne existante. Deux pistes ont été analysées. Une première consisterait, comme vous le disiez, à moderniser la ligne elle-même, et une seconde piste qui consisterait à utiliser du matériel dit de technologie pendulaire. Les conclusions de cette étude sont qu'à la fois la ligne existante n'est pas propice à une amélioration significative des temps de parcours entre Marseille et Nice, sauf à construire de véritables tronçons de lignes nouvelles. On en revient, si on veut des gains de temps de parcours significatifs, à une infrastructure nouvelle. Le deuxième volet qui est celui de l'utilisation d'un matériel pendulaire pose d'autres problèmes, on pourrait gagner 10 à 15 minutes de temps de parcours avec ce type de matériel mais cela ne ferait qu'augmenter les problèmes de saturation de la ligne existante. Comme on vous l'a exposé, il y a aujourd'hui une seule ligne entre Marseille et Vintimille sur laquelle circulent tous les trains qui desservent la région. Les TER, le Conseil Régional essaie de développer un réseau de véritables RER, des trains omnibus qui s'arrêtent dans toutes les gares qui ont un temps de parcours très réduit, qui occupent les voies longtemps, et puis en même temps on a les TGV qui circulent. Si on augmente la vitesse de ces TGV avec un matériel pendulaire, la saturation de la ligne va encore s'accroître puisque la différence de vitesse entre les trains les plus lents - les TER omnibus - et les trains les plus rapides - les TGV pendulaires -, cette

différence de vitesse serait augmentée et la saturation serait amplifiée. Voilà ce que je peux vous dire sur l'amélioration de la ligne existante.

Didier COROT

Alain Truphemus a fait la réponse. Est-ce que Monsieur Calcagno veut reprendre l'interpellation qu'il a prévu de faire ? Merci.

Intervention de Robert CALCAGNO, Directeur général des services de la CANCA

Mesdames et Messieurs bonsoir. Je m'appelle Robert Calcagno, je suis Directeur général des services de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur, et je représente ce soir le Président de la Communauté d'Agglomération, Jacques Peyrat, Sénateur Maire de Nice qui, malheureusement, n'a pas pu venir et être parmi nous. Alors vous allez me dire dans un premier temps : pourquoi une interpellation de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur dans une réunion de proximité à Menton sur la LGV PACA ? Je dirai deux raisons simples.

La première, c'est que cette LGV PACA, que je préfère appeler Côte d'Azur pour ma part, est vitale pour notre, non seulement, Communauté d'Agglomération mais pour la Côte d'Azur, et nous saisissons toute occasion de nous exprimer sur ce point parce que je crois qu'il faut faire passer ce genre de message.

Le deuxième point, c'est que la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur est la voisine de la Communauté de la Riviera française. Et nous souhaitons travailler dans un étroit partenariat avec notre voisine en prenant pleinement en compte ces problèmes, ces questions, ces projets de développement. Et notamment dans ce cadre de cette LGV Côte d'Azur, nous ne la voyons pas comme une LGV Paris Nice même si c'est essentiel et extrêmement important, mais bien comme une LGV de l'arc Méditerranée qui se prolongera au-delà vers l'Italie et qui permettra par des moyens sans doute de débranchement de desservir Monaco et Menton. Voilà l'objet de notre présence.

Donc, si vous me permettez, un cri tout d'abord : est-ce que notre Côte d'Azur doit rester un Finistère ferroviaire de la France ? Je crois que la réponse que nous proposons est non. Aujourd'hui, la Communauté d'Agglomération s'est prononcée à l'unanimité de ses élus pour dire que cette ligne à grande vitesse était essentielle pour notre territoire. Pourquoi ? Nous sommes aujourd'hui la seule métropole française, quatrième ou cinquième métropole, plus d'un million d'habitants, à être à plus de 5 heures de Paris. Il n'y a qu'une seule ligne, effectivement, ferroviaire entre Marseille et Vintimille. Nous l'avons bien vu par des plans du GIR-MARALPIN, ceci est inacceptable. Nous on combine à la fois les lignes à grande vitesse, les lignes Corail et les lignes TER. Là, l'autoroute est totalement saturée déjà, elle le sera encore plus dans cinq ans ou dans dix ans. Et notre propos n'est pas d'opposer le fer contre l'autoroute ou l'autoroute contre le fer, je pense que ces deux moyens de locomotion sont indispensables au bon développement économique de notre territoire. Et il faut, certes, rattraper le retard du fer, mais il faudra se préoccuper de demain. Je crois qu'un débat public est prévu pour le second semestre de cette année sur le contournement de Nice.

Le deuxième point, l'aéroport. Il a été mentionné. C'est aujourd'hui la bouée d'oxygène de notre territoire Côte d'Azur. Sans l'aéroport Nice Côte d'Azur, un aéroport qui est d'ailleurs plein de

particularités, je crois que la Côte d'Azur périliterait. Or cet aéroport fonctionne bien aujourd'hui, mais il ne fonctionnera pas bien très longtemps encore. Nous avons aujourd'hui 9,4 millions de passagers, le seuil de saturation est estimé aux environs de 12 millions, on va l'atteindre très rapidement. Et quand nous devons prendre l'avion à Marseille ou ailleurs pour aller à Paris ou à New York, je crois que ce sera un facteur de frein très important au développement économique et durable de notre Côte d'Azur. Donc il est essentiel. Quels sont les principes que nous souhaitons respecter ? Bien relier la Côte d'Azur bien sûr à Paris mais aux métropoles européennes, et en particulier à nos voisines italiennes, à Gênes, à Milan, à Turin. Et je rejoins un certain nombre d'idées du GIR-MARALPIN, il faut se préoccuper de ce lien avec Turin d'ailleurs. Offrir des destinations et des temps de parcours, je reprends les propos du Sénateur Maire Jean-Claude Guibal, il serait incompréhensible que la LGV ne soit pas compétitive par rapport à l'avion dans une desserte Paris Nice. Et là, cela se joue à très peu parce qu'une desserte à 3 heures 30 c'est compétitif, une desserte au-delà de 4 heures ce n'est plus compétitif et cela ne prend plus de passagers avion. Donc c'est très important de maintenir cet objectif de grande rapidité. Proposer une infrastructure respectueuse du cadre de vie de la Côte d'Azur, c'est évident. Et je crois que les propositions de passages en souterrain doivent être considérées.

La deuxième piste, c'est définir des tracés et des équipements à des coûts raisonnables. Bien sûr, et ceci peut paraître antinomique, mais je crois que le coût, pour les gens de RFF, doit être mis en parallèle avec l'intérêt et avec la rentabilité de cette LGV. C'est un million d'habitants de la Côte d'Azur, ces 10 millions de touristes par an ont les moyens de rendre rentable une infrastructure ferroviaire d'importance qui pourra être en grande partie financée par le privé. Et cela, je crois que ça doit être considéré tout à fait. Répondre aux directives et aux orientations des institutions nationales et européennes, notamment par la revitalisation du rail, c'est évident, et la complémentarité entre le rail et les autres transports, notamment les aéroports. Et je crois qu'il est important de prévoir une gare à Saint Augustin qui soit reliée avec l'aéroport Nice Côte d'Azur. Nous l'avons mentionné, 3 heures 30 pour un Nice Paris, peut-être au maximum 3 heures 40. Une connexion au réseau ferroviaire actuel à proximité de Nice au départ de la gare Saint Augustin qui permet une connexion avec l'aéroport et qui permet, cela doit être pris en compte dans les études des infrastructures mais surtout dans les études de desserte de la SNCF par les TGV, des TGV qui viennent de Vintimille, qui viennent à Menton, qui viennent à Monaco et qui s'embranchent sur la ligne à grande vitesse à Nice. Je crois que cela est essentiel. Multiplier par trois un TGV par jour c'est bien mais ce n'est peut-être pas suffisant, il faut être plus ambitieux je crois. Et pour cela, je reprends des préoccupations du GIR-MARALPIN, il faudra des aires de stockage, des aires de lavage, des aires d'entretien vraisemblablement à Vintimille. Ne les sacrifions pas ! C'est très important. L'arc méditerranéen dans des délais de réalisation sans dépasser les 15 ans parce que cette LGV, si on l'a dans 30 ans, ce sera trop tard. Donc c'est très important. Et une rentabilité à sauvegarder. Je crois, ne l'oublions pas, que 3 millions de passagers supplémentaires pourront se brancher sur la LGV Paris Marseille qui existe déjà. Donc on a là un levier de rentabilité tout à fait formidable. Voilà donc ce que je voulais indiquer au nom de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur. C'est un cri important pour demander cette LGV, elle est vitale pour notre territoire.

Didier COROT

Cette interpellation, je pense que le maître d'ouvrage l'a enregistrée. Est-ce qu'il y a des points que vous pouvez préciser par rapport aux millions de passagers, la rentabilité par rapport au coût éventuellement d'insertion, d'enfouissement, etc. ? Vous pouvez préciser pour le public ?

Lise MERMILLOD

Juste vous présenter les grandes performances comparées de la vingtaine de scénarios qui ont été étudiés, et le choix final des partenaires de RFF de vouloir approfondir trois scénarios parce qu'ils présentaient effectivement, d'abord des gains de temps de parcours intéressants sur la relation Nice Paris, parce qu'ils présentaient aussi des gains de temps de parcours intéressants sur la relation régionale Marseille Nice. Parce que le gain de trafic de voyageurs sur les TGV supplémentaire qui était plus fort entre 3,1 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires, parce qu'ils généraient à l'égal des autres plus de 2 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et aussi des voyageurs supplémentaires dans un service intercity. Et parce qu'en termes de coût, ils disposaient d'une enveloppe un peu plus basse.

Alors les calculs de rentabilité qui ne peuvent être faits à ce stade que de manière très vague, on ne peut pas être très précis à ce jour, nous ont montré que ces scénarios à deux axes pouvaient représenter un taux qui pouvait rendre le projet éligible en tant que projet comptant pour la collectivité. Un dernier point quand même là-dessus qui est important à rappeler, c'est que dans ce projet, près de 80 % des avantages pour la collectivité sont liés aux gains de trafic et aux gains de temps des voyageurs longues distances dans les TGV. C'est pour cela qu'il est important de garder cette notion d'atteindre et de garder un temps de parcours très performant vers les Alpes-Maritimes.

Robert CALCAGNO

Je souhaiterais parler sous le contrôle de RFF. Je pense qu'indépendamment de la comparaison entre les différentes *varias* cette LGV est, je crois, la plus rentable de France parmi tous les projets qui sont considérés tant au niveau de la rentabilité économique pour la société que de la rentabilité financière pour des investisseurs privés éventuels dans ce type d'infrastructure. Nous avons là une infrastructure qui est, sinon la première, parmi les toutes premières des projets considérés.

Lise MERMILLOD

Je vais vous décevoir, mais *a priori* non, je ne pense pas que le projet de LGV PACA soit le plus intéressant en termes de rentabilité socioéconomique du fait de son coût directement. Par exemple quand on compare ici avec la ligne Bordeaux-Toulouse, elle a un coût qui est deux fois moindre à minima estimés, et ces gares de trafics voyageurs sont effectivement moindres que sur la LGV PACA. Mais je pense qu'elle en sortira avec un taux de rentabilité qui sera peut-être légèrement meilleur. Donc on ne peut pas dire que la LGV PACA soit la plus rentable.

Jean-Claude GUIBAL

Ceci étant, si vous me le permettez, vous avez parlé des critères d'éligibilité en disant que ce projet-là pouvait approcher ces critères d'éligibilité. Quelle est, parmi ces critères, la durée d'amortissement acceptée et envisagée pour ce type de ligne ?

Lise MERMILLOD

Les évaluations sont faites, et c'est une règle commune pour toutes les LGV, on travaille sur un cadre qui est établi par le Ministère, on n'est vraiment pas libre de faire ces évaluations comme l'on veut, et ce sont les mêmes pour tous les projets, et elles sont faites sur 50 ans. Donc les avantages qui sont calculés sont tous prolongés sur 50 ans. Donc on fait comme si on mettait en service sur 2020 et puis on cherche à accumuler tous les avantages pour 2070. Au-delà, socialement cela a du sens mais économiquement cela est plus difficile à valoriser.

Jean-Claude GUIBAL

Pour l'instant, les études économiques sur ce projet ne sont pas suffisamment poussées. Alors quelle sera sa durée d'amortissement ?

Didier COROT

Sans micro, cela ne sera pas enregistré. Mais je vous précise pour tout le monde que le 25 mai à Marseille il y aura donc une réunion sur le problème du financement, où tout cela pourrait être détaillé et faire l'objet d'une réunion sur ce thème-là.

Bernard GYSSELS

Une précision, le taux de rentabilité pour les trois scénarios approfondis est de l'ordre de 5 %, alors que pour les autres lignes on se situe entre 7 et 9 %.

Jacques MOLINARI

J'ai l'impression que dans les calculs économiques de RFF, par exemple, vous ne tenez pas compte des externalités liées à l'aéroport Nice Côte d'Azur et la prochaine saturation. Mettez dans vos présentations économiques le coût de construction d'un nouvel aéroport et vous verrez que vos taux de rentabilité seront largement augmentés. Donc je réfute ces chiffres, si vous me permettez.

Didier COROT

Voilà effectivement le type d'argument qui permettra dans cette réunion... à moins que Monsieur Seguin ait quelque chose à ajouter.

Alain SEGUIN

Je vais rajouter un petit commentaire si vous le permettez, ce n'est pas plus en tant que SNCF, c'est en tant qu'ancien stratège du ferroviaire. Déjà je crois que je partage un petit peu ce que vous venez de dire à une nuance près, c'est qu'il faudrait peut-être s'assurer que le Commissariat au Plan autorise la prise en compte des autres investissements de toute l'infrastructure éludée pour calculer la rentabilité d'une ligne ferroviaire. Je sais que l'on n'autorise pas la prise en compte des

investissements routiers éludés, alors que pour l'aéroport je suis moins affirmatif, mais il faudra vérifier. C'est du bon sens peut-être mais il faut encore vérifier pour le prendre en compte.

Deuxième chose, au-delà de 50 ans, quand on a un taux d'actualisation à 8 %, la valeur dans 50 ans aujourd'hui n'a plus d'intérêt. Donc prolonger un bilan de 50 ans, cela ne veut plus rien dire.

Et troisième chose, pour les transporteurs ferroviaires, c'est pour cela que j'interviens, la durée de vie d'une rame TGV se situe entre 25 à 30 ans. Tous les 25 ans, on a une marge d'escalier d'investissement de renouvellement de matériel à faire qui nous fait repartir le bilan sur notre capacité contributive quasi à zéro. Donc on a un bilan à 25, 50, 75... Pour nous, passer de 25 à 50 ans, nous SNCF transporteur, cela ne nous augmente quasiment pas notre capacité contributive au financement du projet.

Didier COROT

Nous allons prendre une question de la salle. De mémoire, Monsieur Icart qui vient en position des questions.

Jean ICART, Conseiller général

Bonsoir. Jean Icart, Conseiller général, Président de la Commission transport et déplacement au Conseil Général. Bien évidemment j'adhère à ce qui vient d'être dit par le Directeur général de la CANCA. Monsieur le Maire, merci du bon sens, effectivement un TGV n'est pas un omnibus. Il est important de le rappeler parce que j'ai l'impression qu'on l'oublie. Or depuis le début du débat public que je suis avec attention, je suis intervenu à deux reprises déjà, il y a une évolution. Une évolution positive puisqu'à l'origine on ne voyait pas du tout l'Italie, vous l'avez intégrée. Merci RFF. C'est bien d'intégrer enfin le prolongement car on ne parle pas de l'arc méditerranéen s'il n'y a pas l'Italie. Cela me paraît du bon sens.

Par contre, la station multimodale Saint Augustin a disparu. Elle n'y est plus, elle a disparu ! Or vu que l'on utilisait la voie ferrée existante pour passer le TGV avec le RER, mon argumentaire, la voie ferrée existante a été construite il y a 150 ans. Elle a été depuis envahie par la ville, c'est devenu une voie ferrée urbaine. Il faut l'utiliser pour y mettre un métro en surface, un RER, pas un TER. Cela vient en plus du TER. Il faut un métro en surface, utiliser cette voie ferrée pour une liaison de proximité. Vous n'avez pas le droit d'opérer l'avenir de la côte comme cela et de supprimer en disant : on va mettre sur la même troisième voie le TGV et tout. Cela ne marche pas, vous le savez très bien. On était à la fac de droit hier, on regardait les trafics des trains ; cela ne passe pas. Vous le savez très bien. Et un Train Express Régional à une cadence de 10 minutes n'est pas suffisant pour les liaisons de proximité Nice Côte d'Azur, notamment il faut pouvoir relier Nice aéroport facilement à Sophia, Antibes, Carros et tout le bassin de vie de la côte de déplacement niçoise. S'il vous plaît, ne sacrifiez pas la voie ferrée existante, elle est urbaine. Il faut créer une nouvelle voie de TGV qui passe en dehors de cette voie ferrée et qui arrive à la station multimodale de Saint Augustin, car là vous avez un nœud multimodal exceptionnel. Et vous pourrez après vous payer les infrastructures qui serviront non seulement au TGV mais à l'aéroport en même temps, et de ce point multimodal relier l'ensemble de la Côte d'Azur. Merci.

Didier COROT

Alors, Saint Augustin a disparu ?

Bernard GYSSELS

Je reviens sur la carte qui présente les différentes possibilités dans les Alpes-Maritimes, et je précise que sur ces différentes possibilités dans les Alpes-Maritimes, pour répondre à votre questionnement, RFF a précisé que le projet qui est proposé aujourd'hui, c'est la flèche rouge, c'est-à-dire le projet de LGV vient se raccorder sur la voie existante entre Antibes et Nice, là où il y a un projet de troisième voie. Et ceci, bien sûr, permet de faire circuler l'ensemble des trains qui sont prévus à la fois dans le programme régional TER et d'absorber les différents TGV qui viendront de cette ligne.

Jean ICART

Non, ça ne passe pas ! On a besoin d'un métro.

Bernard GYSSELS

Monsieur Icart, vous voyez que sur cette carte on vient se raccorder avant Nice. Et donc, cette possibilité dessert le pôle multimodal de Saint Augustin.

Jean ICART

Les plans que vous avez présentés à Cannes ne sont pas ceux-là, excusez-moi !

Bernard GYSSELS

Je n'ai qu'une carte, je n'ai pas pu changer depuis la dernière présentation. Donc, ce qui veut dire que par rapport à ces différentes hypothèses de prolongement au-delà de Nice, il y a, comme le montre cette carte, plusieurs hypothèses, et notamment celle qu'Alain Truphemus a décrite tout à l'heure. Au-delà de Nice on peut imaginer un prolongement qui part de Nice Est et qui va à Vintimille. Cela représente environ 25 kilomètres de lignes nouvelles. Donc, après, il s'agit de combiner les différents couloirs, les différentes possibilités telles que présentées. Et je rappelle que le projet présenté par RFF à l'issue, bien sûr, des orientations données par le Comité, c'est la flèche qui est en rouge sur ce document.

Jean ICART

Je demande, je souhaite qu'il y ait une étude, également une variante alternative, qui fasse arriver la LGV dans la plaine du Var, à Saint Augustin, à la station multimodale. Le cahier d'acteurs que j'ai pondu qui est là, vous pouvez le lire s'il vous plaît. Merci.

Bernard GYSSELS

Ce que vous évoquez, effectivement, nous ne l'avons pas étudié, c'est un scénario intermédiaire entre la flèche rouge et la flèche violette ou rose. Donc ceci sera analysé, bien sûr.

Didier COROT

C'est-à-dire ? Vous dites « sera analysé », c'est-à-dire ?

Bernard GYSSELS

RFF a analysé l'incidence que cela peut avoir. Et en fait, cela rallonge la ligne à grande vitesse pour aboutir juste avant Nice Saint Augustin, si j'ai bien compris.

Jean ICART

Arrivé au centre de gravité du département, vous êtes à équidistance à l'aéroport de Nice, de Menton et de Mandelieu. C'est un point idéal. Vous êtes à la sortie de la pénétration de la 202, la route des Alpes. C'est extraordinaire d'avoir ce lieu magique avec l'aéroport de Nice. Utilisez ce point stratégique ! A partir de là, en étoile, on rayonne par des voies littorales et des voies ferrées existantes, avec, vous dites, un métro en surface et des TER. C'est vital. Ne cassez pas cette voie ferrée qui existe depuis 150 ans ! Projetez-vous dans l'avenir ! Excusez-moi !

Bernard GYSSELS

Ce que je peux préciser aujourd'hui, c'est qu'en fait cela rallonge la ligne nouvelle. Elle est donc plus chère, et on vient juste avant Nice Saint Augustin, si j'ai bien compris. C'est-à-dire qu'il faudra sortir quelque part sur Saint-Laurent-du-Var, traverser le Var et venir à Nice Saint Augustin. C'est bien cela.

Jean ICART

Faites une station multimodale à Saint Augustin tel que c'est évoqué par la CANCAN ou par des personnes de bon sens, ou alors éventuellement un peu plus au nord si cela vous arrange et si c'est un problème de coût. Il y a, après, en aval du TGV, un réseau ferré maillé cohérent sans retour de charge, comme je vous le propose, un RER qui permet facilement de rayonner toutes les villes du littoral. A quoi cela sert d'aller vite à un endroit si après on perd autant de temps dans les transports terminaux ?

Bernard GYSSELS

Bien sûr. Ce que je veux préciser, c'est que la solution proposée permet bien sûr de desservir Nice Saint Augustin.

Jean ICART

Vous allez condamner la voie ferrée littorale qui est une voie qui a été construite il y a 150 ans, qui a été avalée par la ville. Vous le voyez bien. On a une saturation, et les chiffres et les courbes ont montré qu'il y a une saturation du trafic passager dans la tranche essentiellement autour de Nice et depuis Antibes Cannes, et également, vous avez des problèmes de saturations routiers est-ouest. Vous ne les enlèverez qu'avec des transports en commun de proximité en utilisant la voie ferrée urbaine. Alors ne venez pas mettre au milieu des Trains à Grande Vitesse qui n'auraient de grande vitesse que le nom.

Didier COROT

Monsieur Icart, je vous suggère de vous appuyer sur votre cahier d'acteurs pour faire une saisine.

Jean ICART

En plus du cahier d'acteurs ?

Didier COROT

Oui, parce que ce n'est pas une saisine un cahier d'acteurs, c'est un argument clair, très bien organisé d'ailleurs, mais il faut nous saisir pour que RFF approfondisse une étude complémentaire.

Jean ICART

A la Commission du Débat Public ?

Didier COROT

Oui, absolument ! Maintenant, je pense que le temps est venu d'entendre Madame Pascale Gérard, Conseillère régionale. On parle beaucoup de Transports Express Régionaux, je pense que vous avez certainement une interpellation et des arguments.

Intervention de Pascale GERARD, conseillère régionale

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis particulièrement heureuse de participer à ce débat public ce soir où le Président Michel Vauzelle m'a demandé de le représenter. D'autant plus heureuse qu'en juin 2001 j'étais présente lors du lancement de la ligne TGV Méditerranée. Et que si je partageais l'enthousiasme de mes collègues évidemment marseillais, j'avais, en tant qu'élue des Alpes-Maritimes et élue de Menton, un sacré pincement au cœur. On se rappelle quand même tous que dans les années 90 on a « loupé le coche », et que faute de consensus sur le tracé, la ligne TGV s'est arrêtée à Marseille, isolant maintenant un petit peu les Alpes Maritimes à la fois de la capitale régionale, de la capitale nationale bien entendu, et puis de tous les grands centres de décision européens, cela a été dit tout à l'heure. Ce qui a contribué à, effectivement, créer quasiment une expression, vous l'avez dit Monsieur Calcagno tout à l'heure, qui est la « finistérisation », en

référence au département évidemment du Finistère, c'est-à-dire être le bout du bout comme cela. Alors il y a d'ailleurs toujours aujourd'hui le consensus qui doit être trouvé, et c'est extrêmement important que nous l'ayons bien en tête parce qu'il ne s'agirait pas de se retrouver dans les mêmes configurations qu'il y a 15 ans et perdre à nouveau un sérieux nombre d'années.

Alors pour nous, au niveau de la Région, cette nouvelle ligne LGV doit répondre à trois gros enjeux majeurs qui ne sont pas hiérarchisés. Pour nous, ils sont de même importance. Je vais les dire très rapidement.

Evidemment relier l'est de la Région, on l'a dit plusieurs fois, au réseau national à grande vitesse, c'est une évidence, avec des temps qui seraient enfin humains et qui permettraient une réelle alternative à l'avion, on l'a évoqué tout à l'heure, et effectivement pas plus de 4 heures pour que l'alternative soit réelle.

Un deuxième objectif extrêmement fort pour nous au niveau de la région, qui est bien de réaliser cet arc méditerranéen. Je suis moi-même ravie que nous l'évoquions un peu plus que dans les documents que nous trouvons tout au début dans ce débat public. L'arc méditerranéen tel qu'il est évoqué ne sera prêt aujourd'hui pour faire Barcelone Gênes, c'est-à-dire 900 kilomètres, si je ne dis pas de bêtises c'est 16 heures de train. Aujourd'hui, pour faire Marseille Bruxelles c'est 4 heures, un peu moins, pour faire Marseille Gênes c'est à peu près pareil simplement trois fois moins de distance. Donc ce sont quand même des chiffres dont il faut se rappeler. Et Monsieur Molinari l'a dit tout à l'heure, nous avons un sérieux retard. Alors même si l'argent public est rare, on se doit, on a même une légitimité à avoir une revendication de rattraper ce retard, en tout cas sur notre département.

Et puis, le troisième objectif pour nous par rapport à cette ligne à grande vitesse, c'est bien aussi pour nous, en termes d'aménagement du territoire régional, de relier avec des vitesses rapides les grandes métropoles de la région : Nice évidemment, Toulon et Marseille. Parce que l'on sait de plus en plus qu'aujourd'hui la mobilité, par exemple professionnelle, est nécessaire, que la mobilité en termes de formation est nécessaire, et qu'aujourd'hui les durées de trajet sont rédhibitoires en tout cas par rapport aux transports en commun et par rapport à la route.

Pour que ce soit réellement une offre alternative à l'avion et aussi à la voiture, c'est un enjeu particulièrement fort, on le sait, les infrastructures routières et autoroutières, on l'a dit, sont aujourd'hui surchargées, et on ne tient absolument pas à la construction de nouvelles autoroutes, hormis effectivement l'évocation du contournement de Nice. Vous l'avez évoqué Monsieur Calcagno, l'échéance de la saturation des aéroports de Nice mais aussi de Marseille est extrêmement proche. Donc là, on a bien la démonstration de la nécessité de cette infrastructure qui pourra également, en tout cas nous le souhaitons au niveau de la région, accueillir, ce qui est peut-être un nouveau concept, des TER à grande vitesse. C'est aussi pour nous extrêmement important. C'est-à-dire que les TER, si je ne dis pas de bêtises, vous me corrigerez, pourraient rouler jusqu'à 200 kilomètres/heure, et effectivement, de cette façon-là relier nos métropoles de façon très, très rapide.

Pour autant, je l'ai vu dans les préoccupations qui ont été posées lors du débat, et puis Monsieur le Député Maire l'a évoqué tout à l'heure, il s'agit pour nous, au niveau du Conseil Régional, évidemment pas de construire la LGV au détriment du réseau des TER évidemment. Cela a pu être une problématique qui a été développée au niveau du couloir rhodanien avec quelques difficultés. Pour nous c'est très, très clair, cela ne doit pas se passer de cette façon-là. Et il va falloir que nous travaillions de façon à mobiliser effectivement le plus possible et au niveau des études avec cette

volonté de construire d'une part des TER à grande vitesse, et d'autre part, pour la région, de mettre en place un réel réseau de type RER avec un réel cadencement, ce qui aujourd'hui n'est pas possible. En tout cas, on arrive au taquet au niveau des cadencements, vous l'avez évoqué tout à l'heure Monsieur, avec à la fois des trains qui roulent vite et des trains qui roulent beaucoup moins vite qui ne permettent pas d'augmenter le cadencement.

Tout à l'heure, Monsieur le Député Maire disait qu'il faut une réelle compétence par rapport à l'avion et il faut qu'effectivement le trajet puisse se faire en moins de 4 heures évidemment. Mais il faut aussi évoquer, et nos concitoyens doivent le partager je suppose, que l'on a ici, dans notre région particulièrement Provence Alpes Côte d'Azur en général, Marseille mais aussi Nice et Menton, un problème de pollution atmosphérique extrêmement important, avec des pics de pollution qui dépassent régulièrement le niveau acceptable. Et j'ai vu d'ailleurs dans les documents que vous avez produits au niveau du débat public que les TVG méditerranée permettent d'économiser chaque année l'envoi dans l'atmosphère de 400 000 tonnes de gaz carbonique. C'est quand même une problématique que l'on se doit d'avoir en tête, y compris même si l'on a une petite demi-heure à faire en plus sur le TGV par rapport à la ville.

Je voulais simplement parler à nouveau un tout petit peu des TER. Depuis le début de l'expérimentation de la décentralisation des transports sur les régions, on a, vous le savez, mené une politique particulièrement active de développement, et on a quasiment doublé le nombre de TER puisque l'on est passé de 290 trains à 530 trains, et pour Nice Vintimille on est passé de 51 à 64 trains. Mais ce qui était évoqué tout à l'heure, c'est qu'aujourd'hui, sur un certain nombre de sections de ligne sur la région, particulièrement sur la nôtre, l'état actuel des infrastructures ne permet pas d'aller beaucoup au-delà. C'est certain.

Pour la région, l'objectif pour ces lignes à trafic dense est d'avoir des dessertes si possible cadencées selon des intervalles de 10 à 15 minutes, selon les capacités techniques des lignes et la compatibilité des différents trafics coexistants sur ces lignes. Cette offre pourrait assurer une desserte fine de l'agglomération azurienne permettant de répondre aux besoins et surtout à cette complémentarité extrêmement nécessaire entre les TER évidemment et la future ligne à grande vitesse.

Didier COROT

Je crois qu'il y a quelques questions dont notamment les TER GV, la complémentarité qui est toujours récurrente et que l'on peut préciser ici pour nos amis de Menton, les cadencements, les quantités de trafic, etc. Est-ce que l'on peut faire une petite précision de synthèse ?

Annie CANIS-MILETTO

Je voudrais poser une question à Madame. Quels sont les rapports avec Monaco pour les TER ? Est-ce que vous avez eu un rapprochement avec Monaco ?

Pascale GERARD

Par rapport au cadencement ?

Annie CANIS-MILETTO

Oui.

Pascale GERARD

Monaco a ce même besoin : une augmentation évidemment, puisqu'on l'évoquait tout à l'heure par rapport au bassin d'emploi de Monaco. Et c'est une des lignes d'ailleurs les plus fréquentées puisque dans les trajets domicile/travail, je crois que 50 % des personnes sur ce segment-là prennent le train. Donc il y a d'autant plus besoin effectivement, par rapport à Monaco, d'une augmentation de ce cadencement.

Alain SEGUIN

Pour compléter ce qu'a dit Madame la Conseillère régionale, je vais tout à fait dans le même sens. Nous avons à la SNCF des contacts depuis quelques mois avec les Monégasques qui sont conscients de la saturation déjà acquise de leurs accès routiers, du gros besoin de transport ferroviaire qu'ils ont et c'est la solution pour eux. Et ils nous demandent en ce moment de monter un cahier des charges visant à faire une étude pour « saturer graphique », comme l'on dit dans le jargon technique, de TER pour desservir Monaco. Et les Monégasques sont des gens qui ont le réalisme bien ancré, ils sont très pragmatiques, et ils nous disent que s'il faut acheter des rames supplémentaires pour faire cela, ils sont prêts à mettre la main à la poche. En revanche, ils ont également des demandes du genre que j'évoquais en début du débat tout à l'heure d'aller au-delà de Nice Tiers et jusqu'à Nice Saint Augustin qui est bien prévu mais pas dans le cadre du projet TGV que nous discutons aujourd'hui, mais au titre du contrat de plan état région, au moins en ce qui concerne l'étude.

Pascale GERARD

On peut simplement ré appuyer sur le fait que pour nous, une gare à Nice ou en amont de Nice ne doit absolument pas être un terminus. Pour nous, ce serait dramatique, en tout cas pour l'est de notre département, et donc ce ne peut être qu'une ouverture sur l'Italie. Il en manque encore un bout aujourd'hui dans la connexion telle que vous nous la présentez. On sait que sur l'Italie, visiblement c'est parti, y compris sur le Vintimille Gênes, il va manquer ce petit bout. Et pour nous, je pense que Monsieur le Député Maire est bien d'accord, il ne sera pas possible d'imaginer qu'il nous manque 30 kilomètres sur cette connexion.

Gérard NALLINO, Amis du Rail azuréen

Je trouve qu'il est aberrant que sur une agglomération de 1,2 million d'habitants on ait une rupture de charge à Nice Saint Augustin. Nos trains qui partent de Menton doivent arriver jusqu'à Cannes, Mandelieu et Saint-Raphaël. C'est aberrant que l'on évoque ce projet-là ! Et on sait pertinemment lorsque l'on dit cadencement entre Nice et Menton : 10 minutes, et entre Nice et Cannes : 15 minutes. Ce qui signifie qu'il y a rupture de charge, on ne peut pas accepter qu'il y ait rupture de charge. C'est une aberration, il faut bien que les trains qui partent de Vintimille ou de Menton

aillent directement jusqu'à Saint-Raphaël ou au moins jusqu'à Cannes et Grasse. Parce que là ça na peut plus aller. On ne peut pas dire 10 minutes d'un côté ou quart d'heure de l'autre.

Didier COROT

On vous a entendu. Lise Mermillod, RFF va préparer...

Gérard NALLINO

Et le deuxième point, juste un petit truc aussi parce que deux temps. De Cannes à Nice 2 heures, de Nice à Paris 3 heures 30. Qu'est-ce que cela veut dire ? Nous, de quoi avons-nous besoin dans notre département ? C'est d'avoir un réseau TER performant, c'est la première des choses, pour accueillir le TGV. Il nous faut cela. Donc ce TER performant signifie la troisième voie littorale pour les TER uniquement parce que c'est la contrat de plan qui l'a prévu, et qu'il faut bien une ligne LGV dissociée du réseau actuel. C'est une logique, et je pense que cela a été dit tout à l'heure, je l'ai dit et je le répète parce qu'il semblerait que RFF l'oublie un peu. Alors bien sûr, il oublie (*inaudible*) mais vous savez l'argent on en a trop, même chez nous, on en a trop de l'argent.

Didier COROT

S'il vous plaît, laissez la réponse.

Lise MERMILLOD

La première réponse que je vais apporter, c'est un élément un peu technique. Le réseau national a été bien construit et bien pensé par la SNCF, et les TGV aussi. Ce qui fait que quel que soit le point de raccordement de la Ligne à Grande Vitesse à la ligne classique, les TGV pourront continuer à circuler sur la ligne classique. De toute façon il est prévu que tous les TGV, quel que soit le point de raccordement, que ce soit à la troisième voie entre Antibes et Nice, que ce soit à Saint Augustin, que ce soit avant Monaco, que ce soit après Monaco, que les TGV puissent continuer à desservir toutes les villes derrière. Donc les TGV ne s'arrêteront pas à Nice Saint Augustin.

Gérard NALLINO

Et les TER ?

Lise MERMILLOD

Les TER c'est pareil.

Gérard NALLINO

Non, ce n'est pas pareil. Ce n'est pas ce qui a été dit.

Alain SEGUIN

On s'est mal compris. Je parlais de ce que les Monégasques demandaient d'étudier. Aujourd'hui, il n'y a pas d'arrêts à Saint Augustin. C'est-à-dire que l'on pouvait aller jusqu'à Saint Augustin dans l'étude de la desserte de Monaco. Mais les trains, il s'agit bien de trains qui vont pratiquement tous à Cannes ou à Grasse. On les arrête à Saint Augustin. On les arrête, cela ne veut pas dire qu'ils sont au terminus. Ils s'arrêtent et ils repartent.

Robert CALCAGNO

Et pour Saint Augustin, la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur étudie actuellement la ligne 2 du tramway qui pourrait très bien passer par la gare de Saint Augustin, s'arrêter au terminal 1 de l'aéroport, au terminal 2, et puis aller à Saint-Laurent-du-Var, Cagnes. Ce qui augmenterait l'utilité de cette gare de Nice Saint Augustin, et tout intérêt pour les Monégasques qui veulent prendre l'avion notamment.

Lise MERMILLOD

Je vais revenir sur une des questions que vous avez posées sur l'importance du développement des TER et puis aussi sur votre intervention sur les services intercités. Donc en rappelant que le trafic interne à la région PACA représente 720 millions de déplacements par an entre les agglomérations. Cela n'arrête pas les déplacements à l'intérieur des agglomérations. Une grande partie de ce trafic aurait une réponse très performante, ce sont les trafics périurbains, plus de la moitié c'est le trafic, avec les TER. Il n'en reste pas moins que les TER circuleront toujours assez lentement, et les temps de parcours avec les TER sur la ligne classique ne permettront pas d'apporter une réponse suffisante pour les déplacements entre Marseille et Nice ou entre Toulon et Nice ou entre Toulon et Cannes ou entre Marseille et Antibes... j'en passe.

Nous avons donc étudié la possibilité de mettre en service ces nouveaux services de trains intercités, parce que l'on envisage de connecter la ligne classique à la ligne nouvelle, pour circuler, comme je le disais, alternativement sur les deux. Donc on pourrait partir de Marseille, desservir toute la côte jusqu'à Nord Toulon, puis utiliser la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice et continuer en grande vitesse jusqu'en Italie. Ou encore, on peut aussi tout faire en grande vitesse pour avoir le meilleur temps de parcours entre Marseille et Nice. Ou encore, un dernier type de mission, on commence par la grande vitesse depuis Marseille jusqu'à Est Var et puis on sort et on dessert toutes les villes de la côte et on continue, Monaco, Menton et l'Italie. Comme je vous l'ai présenté tout à l'heure, ces schémas permettent d'énormes gains de temps de parcours entre les agglomérations de la région.

Didier COROT

Merci. Nous passons aux questions. Je crois qu'il y a encore deux questions. S'il vous plaît, je n'ai pas mémorisé les noms. Monsieur Bernard Besson.

Bernard BESSON, transporteur

Bonjour. Bernard Besson, transporteur. J'interviens d'abord pour approuver ce que dit Monsieur Icart en ce qui concerne la nécessité de desservir directement par la LGV la future plateforme de Nice Saint Augustin. Nous avons besoin de cette plateforme. D'autre part, le TVG est un outil de développement, et ceux qui pourront en douter n'ont qu'à aller à Avignon et ils verront que les trafics ont augmenté de façon considérable, y compris sur les groupes touristiques japonais, chinois, américains et britanniques. Alors pour que l'offre TGV soit convaincante il faut gagner le plus de temps possible entre Aix et Nice. Donc je pense qu'il est exclu d'aller se mettre le nez sous le buttoir à la gare Saint Charles et également de prendre le petit tortillard entre la petite ligne entre Marseille et Toulon. Donc je pense que la bonne option serait de faire Aix, Brignoles, le Lucques et jusqu'à Nice Saint Augustin. Première chose.

Ensuite, j'ai vu que RFF avait fait preuve de quelques prévisions, parce qu'ils se sont mis à refaire l'entretien de la ligne ferroviaire qui est entre Aix et Carnoule et qui passe par le secteur de Brignoles. Je ne pense pas que ce soit une coïncidence, je pense que c'est une bonne idée, en effet, de l'utiliser pour les travaux et de la maintenir en l'état pour toutes les raisons possibles pour aider à la mise en place de la ligne TGV. Donc je pense que cette option est la bonne. Je pense que cette option nous donnera un outil pour le tourisme, nous donnera un outil aussi pour limiter dans une certaine mesure les flux routiers. Je vous remercie.

J'en profite encore un court instant pour faire un peu de journalisme au gardiennage du train des pignes aussi.

Didier COROT

Merci Monsieur. Je pense que Monsieur a évoqué un des scénarios. Et puis il y a Carnoule Gardanne.

Alain TRUPHEMUS

Un scénario Aix, Brignoles, le Lucques, Nice a été étudié, il fait partie de la vingtaine de scénarios qui ont été envisagés. Vous le voyez sur cette carte. Ce serait une ligne qui suivrait le corridor de l'autoroute A 8 jusqu'à l'agglomération azurée. Cela permet un meilleur temps de parcours Paris Nice en 3 heures 35, cela fait partie des hypothèses envisageables.

Didier COROT

Sinon, il y avait Carnoule Gardanne qui est toujours TER comme compensation.

Alain TRUPHEMUS

Carnoule Gardanne : plusieurs choses. La réutilisation de cette ligne pour y faire circuler les TGV a été étudiée. Cela ne semble pas une réponse pertinente, cela ne permettrait pas d'offrir un gain de temps de parcours suffisant. Et pour le reste, les études visant à la réouverture de cette ligne sont inscrites au contrat de plan 2000/2006, et on connaît le coût de réouverture de cette ligne qui est évalué à 170 millions d'euros pour y faire circuler des TER.

Didier COROT

Vous voulez préciser votre question ?

Bernard BESSON

Je rectifie un tout petit point. Je n'ai pas pensé faire passer le TGV sur cette ligne. Je dis par contre qu'il est important de la garder en l'état parce qu'elle peut servir non seulement au chantier mais aussi à appuyer la ligne TGV en cas de déviation, en cas de travaux, pour la circulation du matériel sur la ligne, etc., ou autre chose. Je pense que l'on peut s'appuyer sur cet axe existant et mettre le TGV non loin de cet axe. Je pense que ce serait la meilleure solution la plus rationnelle et peut-être aussi bien plus économique.

Alain TRUPHEMUS

Pour conclure on peut dire que cette ligne, aujourd'hui, est malheureusement fermée au trafic voyageur et que des études sont menées dans le cadre du contrat de plan visant à sa réouverture éventuelle au service TER.

Didier COROT

Merci. Dernière question, du moins avant qu'il y en ait d'autres qui rentrent. C'est Monsieur Casoli.

Antoine CASOLI, riverain

Bonsoir. Je m'appelle Antoine Casoli, je ne suis qu'un simple riverain de très grande proximité le long de la voie ferrée Cagnes-sur-mer. Au début de cette question, j'ai une remarque qui me paraît cependant importante. Je crois que la qualité et la profondeur des propositions faites par Monsieur Guibal, Monsieur Molinari, Monsieur Calcagno et Monsieur Icart, je pense que des simples réponses, aussi pertinentes soient-elles, aussi rapides qu'elles soient aussi par conséquent, ne sont pas suffisantes. Je pense avec force qu'elles demandent à faire l'objet de prises en compte directes et d'études en liaison avec leurs auteurs. Je signale que ces propositions en recourent d'autres présentées lors de précédentes réunions très proches d'ailleurs, présentées par Monsieur Leonetti, Maire d'Antibes, Monsieur Nègre, Maire de Cagnes, etc., Monsieur le Maire de Cannes ayant eu gain de cause puisque la ligne est enterrée pendant toute la traversée de sa commune jusqu'à Antibes.

Une remarque cependant : quelle est l'utilité de la troisième voie si comme le souhaitent tous les maires des villes importantes situées le long de cette voie et bien sûr des populations qu'ils représentent demandent avec insistance l'enfouissement ?

Didier COROT

Des précisions, Monsieur Gyssels ?

Bernard GYSSELS

Oui. Je voudrais rappeler que le débat public, c'est essentiellement sur l'opportunité de la ligne nouvelle bien sûr. Et que pour arriver à des scénarios très précis, parce que je pense que c'est un peu ce que l'on a entendu ce soir, entre un point donné et un autre il y a quelques kilomètres de distance, et que tout ceci fera partie des études qui seront conduites ultérieurement. Donc bien sûr, RFF a analysé toutes ces propositions, ces contributions qui sont faites pendant le débat. Et à l'issue de ce débat, RFF devra se positionner sur les décisions qu'il devra prendre. Donc bien évidemment, toutes les contributions sont analysées afin que RFF puisse expliquer pourquoi il va dans telle ou telle direction. De toute façon, bien sûr, des propositions comme celles-ci seront analysées. Je ne peux pas dire qu'aujourd'hui elles seront retenues, je ne peux pas le dire à ce jour. Mais RFF devra donc expliquer les décisions qu'il prendra à l'issue du débat public.

Antoine CASOLI

Je ne demande pas qu'elles soient simplement analysées, je demande qu'elles soient étudiées en profondeur et en liaison avec leurs auteurs, qu'elles fassent l'objet d'une étude. Et pas seulement on a dit ceci à telle ou telle occasion, c'est en profondeur qu'elles doivent être étudiées. Quant à ma question, je voudrais signaler quand même qu'il y a aussi, de par l'enfouissement entre Nice et Antibes de par les juges fournis par RFF, pratiquement 15 000 habitants qui seront gênés par cette voie, plus de 5 000 logements demandent à être protégés selon l'enquête qui a été réalisée le long de la troisième voie. Ceci n'est pas pris en compte. Je me réjouis que l'on prenne en compte les lézards, les tortues ou les petits oiseaux ou tel type d'espèce végétale, je souhaiterais aussi que l'on prenne en compte le gros ordinaire.

Didier COROT

Le monde est fait d'un ensemble, Monsieur. Le monde est fait de totalités. Nous enregistrons cette demande d'expertise. Alors effectivement, il y a une différence entre les expertises qui peuvent être faites au-delà du débat, par contre on a enregistré deux annonces de saisines, la vôtre Monsieur Casoli et celle de Monsieur Icart, qui devront nous arriver avant la fin du débat afin que l'on puisse travailler et avancer le travail. Est-ce qu'il reste une question même si elle n'est pas inscrite au tableau ? A moins que les interpellateurs aient un développement ou un rebondissement. Il y en a une ?

Jean-Paul MENARD

Je voudrais rebondir sur la question des temps de parcours évoquée par Monsieur le Directeur de la CANCA ici présent. En effet, j'ai eu l'occasion de rencontrer Maître Jacques Peyrat à la télévision France 3 il y a quelques semaines, je lui ai posé la question des 3 heures 30, et il m'a répondu qu'il avait convenu 3 heures 40 avec le Maire de Toulon. Moi je pense à la réflexion que cette réduction du temps de parcours dépend de plusieurs paramètres techniques et en particulier comme une grande partie de la future ligne à grande vitesse serait en tunnel, là il y aurait des contraintes techniques qui obligerait les TGV à limiter un petit peu leur vitesse, ce qui est le cas sur la ligne à grande vitesse actuelle. Et si on voulait faire circuler des TGV dans les tunnels à environ 300 kilomètres à l'heure, il y aurait des problèmes de sécurité qui se poseraient au niveau des croisements des TGV. Donc à mon avis, je m'excuse de vous le dire, il me semble que 3 heures 30

c'est déjà utopique, 3 heures 40 je ne sais pas, cela dépendra des possibilités techniques. Mais ce qui me semble plus réaliste c'est un temps de parcours conciliant 3 heures 50 et 4 heures. Donc je pense qu'il faut être réaliste, cela va dépendre des études techniques. Et Réseau Ferré de France est seul juge à estimer si un temps de parcours relativement réduit est possible ou pas. Donc cela va dépendre d'un certain nombre de paramètres. Donc c'est à Réseau Ferré de France de dire quel temps de parcours sera finalement faisable. Voilà ce que je tenais à dire.

Didier COROT

Votre question a été enregistrée parmi la collection de questions que nous avons de votre part, et je crois que nous pouvons conclure... Il y a une dernière question de dernière minute.

Jacques MOLINARI

Tout simplement, pour que cela n'émane pas de la SNCF, je me fais l'interprète des chemins de fer italiens. Leurs lignes à 300 kilomètres à l'heure ont une proportion phénoménale de tunnels. C'est-à-dire que RFF et la SNCF sont tout à fait capables d'exploiter des lignes à grande vitesse avec des tunnels.

Didier COROT

Bien sûr, je le confirme.

Alain SEGUIN

Je voudrais intervenir sur les temps de parcours. On parle beaucoup du temps de parcours 3 heures, 3 heures 30, 4 heures, avion, etc. Je crois qu'il faudrait apporter juste un petit éclairage de simple bon sens qui est utilisé dans nos analyses commerciales, c'est de simplement dire qu'une pertinence par rapport à l'avion d'une desserte TGV c'est une desserte qui permet de faire un aller-retour dans la journée en ayant la possibilité de faire quelque chose au bout. Ce n'est pas vraiment le temps proprement dit. Alors c'est vrai que si l'on arrive à des temps de parcours de 4 heures ou plus, cela fait un aller-retour de 8 heures dans la journée, le travailleur basique a du mal à faire quelque chose de productif au bout. C'est un peu cet angle-là que l'on voit nous. On n'a pas un chiffre de 3 heures ou de 3 heures 30 qui constitue un verrou infranchissable.

Didier COROT

Une question ici. On commence par Monsieur qui avait levé la main avant. Qui a le micro ?

Bernard BESSON

Excusez-moi, une toute petite rectification à nouveau. Lorsque je parlais de cette fameuse ligne qui passe par Brignoles, je pensais à la réouverture au trafic passager entre Toulon et Brignoles *via* Carnoules. Et en ce qui concerne le reste de la ligne, c'est-à-dire Aix, Brignoles, l'utilisation pour les travaux et pour la circulation du matériel à vide et la circulation de service. Je ne voulais pas

mélanger la réouverture des TER avec la question. Si la desserte de Toulon peut se faire avec des TGV Paris, Marseille et Toulon plus un barreau entre Brignoles et Toulon par la réouverture aux passagers de Toulon Brignoles *via* Carnoule. C'est tout. Merci.

Didier COROT

Il me semble qu'il y a des études qui sont substituées dans nos locaux, il y a des études sur Carnoule Gardanne. Et vous pouvez venir les consulter notamment à Nice dans nos locaux. Monsieur, ici ?

Frédéric KAPPLER, habitant de Villefranche

Bonsoir. Frédéric Kappler. Je travaille à Monaco. J'ai une question à poser concernant les études de rentabilité socioéconomique. Je voudrais savoir s'il y a un scénario qui aurait une rentabilité supérieure à 8 % ? Quel est le poids de l'étude de rentabilité économique dans le choix final ?

Lise MERMILLOD

La première question : est-ce qu'il y a un scénario qui aurait une rentabilité de plus de 8 % ? Avec les paramètres que l'on a dû prendre en compte à ce stade très amont, non. Par contre je pense que vous faites référence à ce taux parce que c'est un peu le taux aux prévisions actuelles. Le Conseil Général au plan est en train de le revoir à la baisse ce taux. Donc on s'oriente vers un taux de 5 %, on changerait par contre un petit peu les méthodes de calcul, mais on le revisite à la baisse je dirais au même titre qu'il est dans les autres pays européens beaucoup plus bas, entre 4 et 5 %. Et j'ai oublié la deuxième question.

Frédéric KAPPLER

Quel était le poids de l'étude de rentabilité économique dans le choix final ? Quelle est la part technocratique par rapport au politique ?

Lise MERMILLOD

Je n'en sais rien.

Didier COROT

Sur cette question excellente, nous terminons le débat. Je dis simplement que nous avons eu un pic de fréquentation de 90 personnes. Nous vous remercions d'être venus à cette réunion de proximité, et vous avez le calendrier du débat qui vous montre d'autres réunions auxquelles vous pourrez participer. La plus proche, Grasse, le 18 mai, je vois Cagnes-sur-mer le 26 mai, Saint-Raphaël et puis Cannes aussi. Nous vous souhaitons une bonne soirée. Merci.

Index

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

Alemonte.....	18	massif de la Salonnaire	8
Fabricio Delo	18	RIG.....	17